9e Année ø No 391 — 50 centimes. — 9 Mars 1906 ø Tous les Vendredis.

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

Le Cross National

Les grands Matches de Football

Pendant la Course de 24 heures

Une reprise d'entraîneurs.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ø Fermes & Châteaux ø Femina
Musica ø Jeunesse ø La Vie au Grand Air
9 et 11, Avenue de l'Opéra ø Paris

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ *24 francs.*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ *28* ø
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

CHAMPAGNE

HEIDSIECK & Cie REIMS

HEIDSIECK

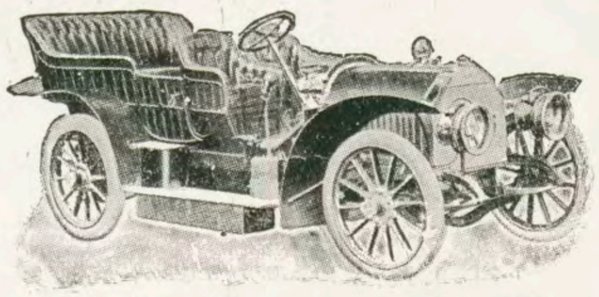
Maison fondée en 1785

KUNKELMANN & Cº - Succrs

REIMS

L'idéal du grand touriste, c'est la Voiture

BERLIET



La grande victorieuse en 1905

Détient le record de la consommation

MÉDAILLE D'OR AU SALON

Siège Social : 12, Chemin des Quatre-Maisons — LYON

HERNIE

BANDAGE BARRÈRE

Elastique, sans ressort, adopté pour l'armée

Expérimenté par les premiers sportsmen du monde, il contient sans aucune gêne les hernies les plus difficiles et ne se déplace jamais, quelles que soient la violence et la durée de l'effort. Seul entre tous, il permet de se livrer sans souffrance ni danger à l'escrime, à l'équitation et à tous les sports athlétiques.

BROCHURE ET ESSAIS GRATUITS
M. BARRÈRE, 3, bd du Palais, Paris

VOLTAIRE articulé avec Tablette
pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'École de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 425 fig.

Etablissements Bergougnan & Cie

PNEU

LE GAULOIS

Clermont-Ferrand

POUR **MAIGRIR**

sûrement sans danger et sans régime, prenez le
Thé Mexicain du Dr Jawas
Seul remède végétal, inoffensif et absolument certain.
Amaigrissement naturel et bienfaisant qui réduit les hanches et le ventre, efface le double menton et amincit la taille.
Succès consacré. — La botte : 5f, les 6 bottes : 28 fr. fco mandat.
Pharmacie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et partout.

La Semaine Comique, par Henriot.

— Eh bien, je peux bien vous le dire, à vous... j'y suis allé, au Pôle Nord !
— Qu'est-ce qui le prouve ?
— J'y ai planté un petit drapeau ; si quelqu'un en doute, il n'a qu'à aller l'y chercher !

— Quel est, pour vous, le plus grand poète de la vie au grand air,
— Hugo, dans *Odes et Ballades*. Et encore il ignorait les ballades à bicyclette et en auto.

La manœuvre contre les automobiles de guerre.
— Visez aux pneus !

— Quel accueil pensez-vous trouver au Pôle ?
— Je m'attends à un accueil glacial !

PRENEZ GARDE, Madame

***vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte.** — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10f.
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

Lire : *Je sais tout*

Lire FEMINA

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

HERNIE GUÉRIE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris.
Recommandé par les Membres du Corps Médical.

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps ; supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de *gêne.* Par sa pression constante il mène à la guérison Env. Catalogue.
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)

FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant *Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie.* — **Maison de confiance**

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix : la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, boulev. Bonne-Nouvelle. Paris.

RICQLÈS

ASSAINIT L'EAU
Calme la Soif

RICQLÈS

PRODUIT HYGIÉNIQUE
Indispensable

RICQLÈS

Hors Concours
PARIS 1900
Gd PRIX, St-Louis 1904

SANTAL MIDY

INOFFENSIF.
Supprime Copahu. Cubèbe.
Liquides astringents.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies contagieuses ; très efficace dans les maladies de la vessie : cystite du col, catarrhe, hématurie.
113, faub. St-Honoré, PARIS

PUTEAUX (Seine)

AUTOMOBILES DE DION-BOUTON

PUTEAUX (Seine)

SIMPLES * ROBUSTES * ÉLÉGANTES

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

9 Mars 1906 — N° 391
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS — Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr
La Page ..... 600 fr
Encartage ..... 750 fr

(Objectif Duplouich.)

UN GRAND MATCH INTERNATIONAL DE RUGBY — CARDIFF CONTRE UNE ÉQUIPE FRANÇAISE — UN ESSAI DE CARDIFF.

La fameuse équipe de Cardiff F. C. est venue jouer, le mardi gras, à Paris, contre une équipe française formée par le Stade Français et qu'elle a battue par 27 points à 3. Notre photographie représente un essai des Anglais. Le trois-quarts français Lane a laissé passer l'Anglais Mac Craith. Il l'a rattrapé dans ses buts, ce qui est un peu tard. L'essai, que Muhr regarde faire avec flegme, est marqué au coin du terrain.

Ce qui passe, en deux heures, à la grille de Suresnes

Un de nos collaborateurs s'est amusé à recueillir des impressions en voyant sortir les chauffeurs à l'octroi de Paris.

Avez-vous jamais eu la curiosité de vous arrêter, un beau dimanche matin, à une des portes du Bois par où s'effectue l'exode qui pousse dominicalement des bataillons de sportsmen — chauffeurs, cyclistes ou pédestrians — vers la campagne?

Profitant de la belle journée printanière que le jusqu'ici fâcheux 1906 voulut bien nous accorder dimanche dernier, je me suis amusé à faire l'expérience. En compagnie d'un photographe, nous avons séjourné deux heures durant à l'entrée du pont de Suresnes, qui sert de débouché à la moitié au moins des innombrables Parisiens qui fuient momentanément la grande ville dès que le dimanche s'éclaire d'un timide rayon de soleil. Et les clichés que nous publions, si amusants dans leur diversité, vous donneront une idée de ce véritable kaléidoscope automobile.

La grande armée du moteur Impossible, en effet, de voir plus belle démonstration des développements de la locomotion nouvelle, et surtout de sa « démocratisation », si j'ose m'exprimer ainsi.

Allez vous poster une après-midi de semaine au milieu de la rue de la Paix et faites dans ce quartier fashionable entre tous, une expérience semblable à celle que je fis à Suresnes dimanche. Vous y verrez un nombre imposant de voitures sans chevaux, si imposant même qu'il menace de dépasser bientôt celui des véhicules hippomobiles. Mais ce sont tous des modèles de ville, aux carrosseries luxueuses, adaptées pour les besoins spéciaux d'une clientèle aristocratique. Et le pauvre « tacot » de 3 1/2 chevaux qui, d'aventure, se glisserait dans cet étincelant défilé y ferait bien piètre figure.

A Suresnes, au contraire, tous les moteurs sont égaux, sinon devant la route qu'ils vont affronter, du moins devant la jauge impitoyable du gabelou. On voit s'arrêter devant la casquette galonnée, la puissante voiture de course succédant à la petite voiturette monocylindrique qui peinera tout à l'heure pour gravir la côte fameuse, et la motocyclette de 3/4 HP coudoie — si j'ose employer cette métaphore hardie — la robuste autant qu'élégante limousine, capitonnée comme un compartiment de sleeping-car.

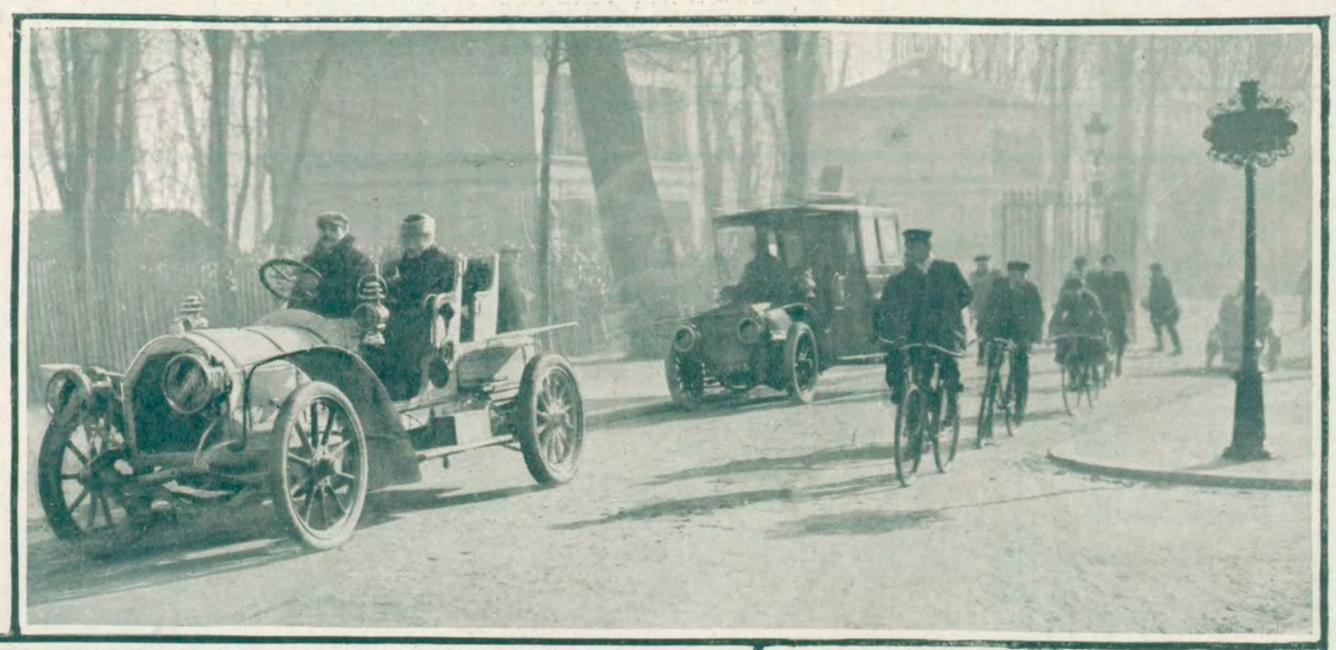
Tout ce tableau est rendu plus vivant encore par les bataillons de cyclistes qui, non soumis aux formalités inquisitoriales de l'octroi, en profitent pour se faufiler entre les roues qui les dépasseront tout à l'heure, en les frôlant au passage. Douce revanche, malheureusement passagère, du moteur humain!

Interview d'un fonctionnaire Une interview du préposé de l'octroi chargé spécialement de la vérification des « sorties » d'essence s'imposait.

— Eh bien! beaucoup d'autos aujourd'hui, me semble-t-il?

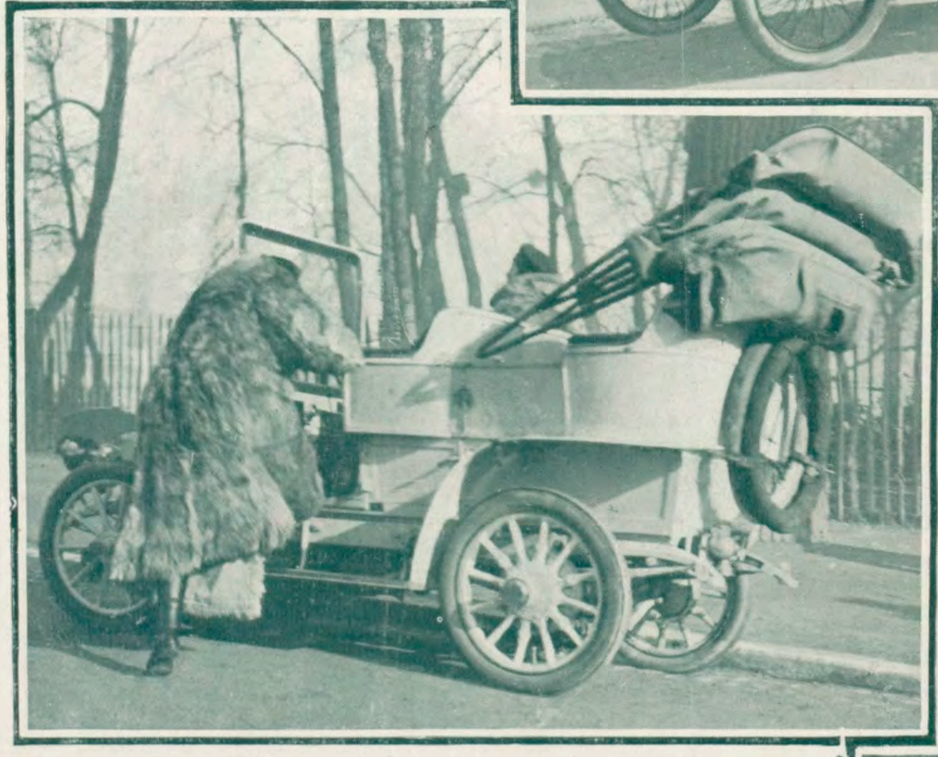
— Ne m'en parlez pas, on a à peine le temps de respirer. Ce serait à souhaiter qu'il pleuve tous les dimanches, comme il y a huit jours.

— Le fait est que vous n'avez pas dû en voir des masses, dimanche dernier.



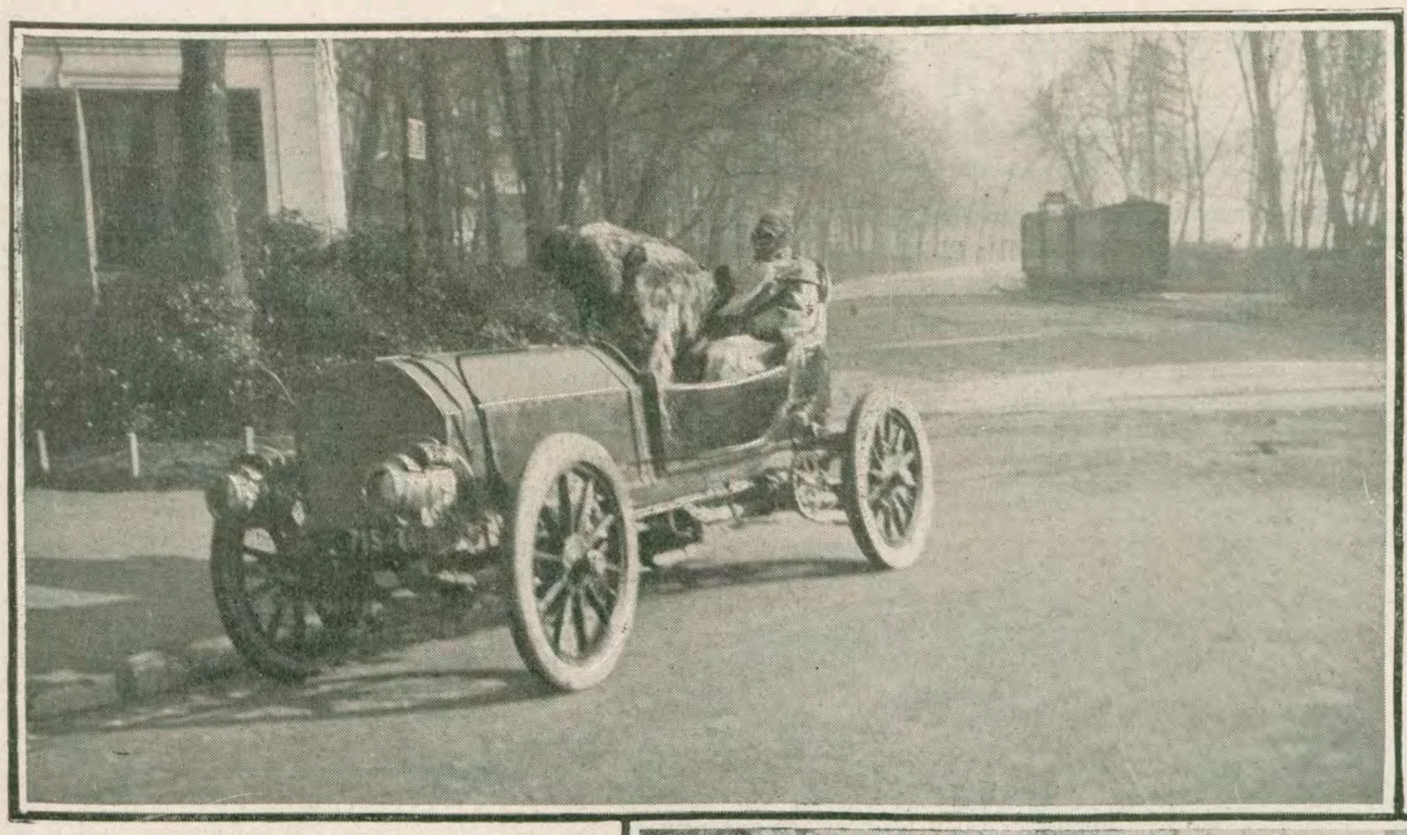
L'exode bat son plein.
Voitures, motocycles et cyclistes défilent en bataillons serrés.

Le chauffeur sage.
Confortablement installé dans sa petite voiturette, il s'en va tranquillement à 20 à l'heure.



Chauffeur consciencieux.
Ne fait sa déclaration d'essence qu'après avoir vérifié lui-même le contenu de son réservoir.

La voiture de famille.
Puissante, souple et confortable à la fois. Un vrai chemin de fer sur route.



Une voiture de course.

A noter que le « mécano » traditionnel est remplacé par une « chauffeuse », sans doute avide de goûter aux âpres joies de la vitesse.

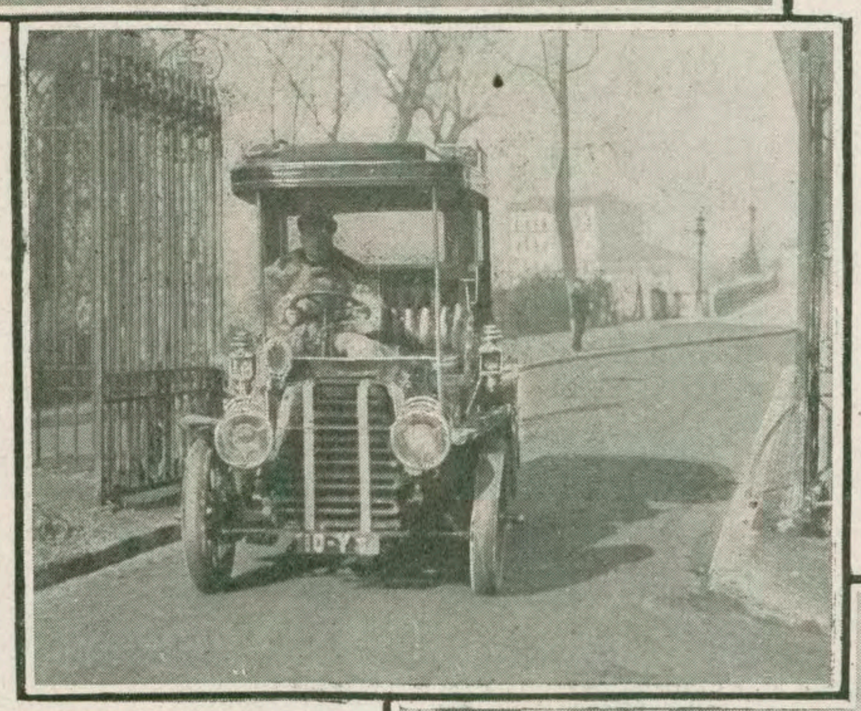
— Ma foi, si nous avons, durant toute la matinée, délivré quarante sorties, c'est tout.

— Et aujourd'hui?

— Ce n'est pas fini, loin de là. Mais vous pourriez toujours parier que quand les douze coups de midi sonneront, notre comptable aura « sorti » dix fois autant d'automobiles que dimanche dernier.

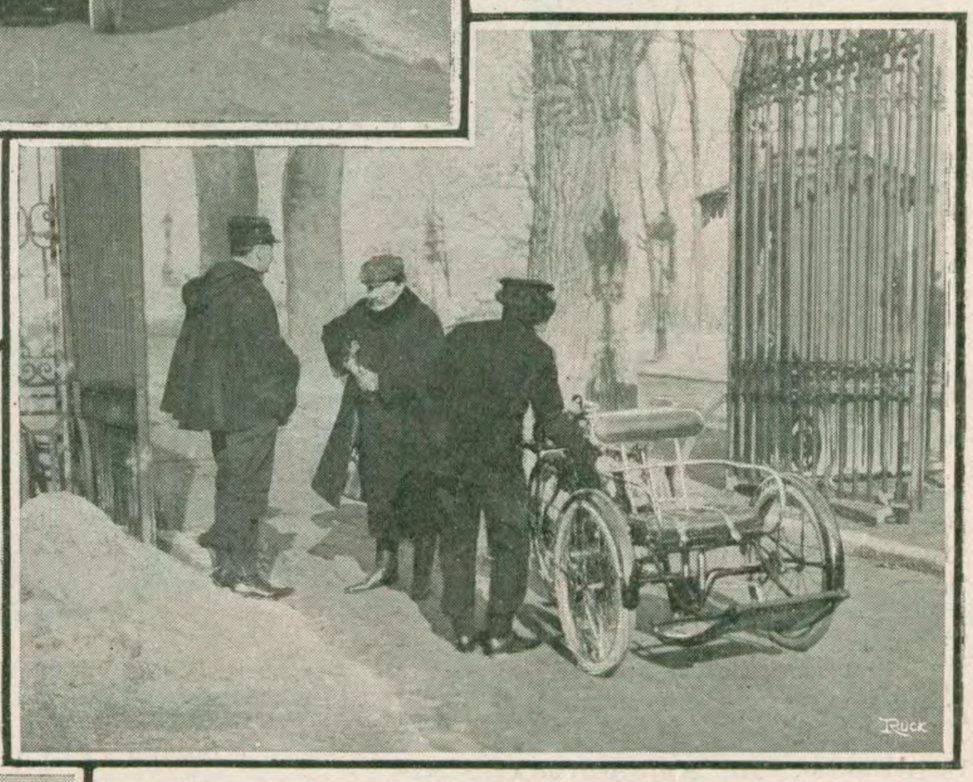
— C'est-à-dire environ quatre cents, chiffre qui, réparti sur trois heures environ, donnerait à peu près 130 voitures par heure, soit plus de deux par minute. C'est coquet.

— Oui, je vous assure qu'il ne faut pas s'amuser, répliqua mon interlocuteur après avoir, en un tour de main, « expédié » un magnifique landaulet dans lequel se prélassait, solitaire, un tout petit jeune homme, puis un tri-car chargé, par contraste, de deux personnes, dont une dame tout emmitouflée de fourrures.



Un qu'on reverra passer.

Voici un mécanicien qui va certainement chercher ses patrons, et qui ressortira tout à l'heure.



La rentrée... déjà !

Les uns sortent, les autres regagnent déjà la ville. Partis dès l'aube ils ont été goûter le charme de la campagne non envahie encore par la foule des touristes. A moins que la terrible panne ne les ait obligés à regagner leurs pénates plus vite qu'ils ne l'auraient désiré.

Le tri-car.

Véhicule économique, permettant les joies de l'automobile à ce ménage de bons touristes, amoureux du grand air.

— Il doit forcément se produire des fraudes dans ces conditions?

— Evidemment, on ne saurait garantir que nous ne laissions jamais sortir comme contenant trente litres, des réservoirs à peu près vides qui rentreront, un peu plus tard, presque pleins.

— A propos, combien de litres déclarent. en moyenne, les automobilistes qui sortent?

— Il y a naturellement des écarts énormes entre une petite motocyclette et une voiture de 60 chevaux. Mais la moyenne se tient aux environs de dix litres.

— D'où il résulte que j'ai vu sortir en une matinée, à la grille de Suresnes, sinon dans la réalité, du moins « sur le papier », quelque chose comme 4.000 litres d'essence.

— De quoi faire une jolie flambée! ajouta mon gabelou en se portant vivement au devant d'un « racer » dont les formidables détonations mettaient tous les passants en émoi. Assis très bas dans les « baquets », deux passagers, dont une dame, si curieusement équipée qu'on l'eût prise, à première vue, pour un représentant du sexe laid, se présentaient au préposé.

Quand je vous disais en commençant, qu'on y voit de tout, à cette grille de Suresnes, en deux heures d'une belle matinée dominicale!

Ce qui prouve bien que tous les goûts sont dans la nature et que chacun comprend l'automobile à sa façon. Car enfin, il y a un abîme entre l'état d'âme du conducteur de la petite voiturette de tout à l'heure et celui du monstre qui trépide en ce moment d'impatience devant la guérite de notre employé d'octroi. Ce sont les deux extrêmes, et des extrêmes tout aussi dissemblables se rencontrent dans la catégorie des motocyclettes puisque le tri-car sur lequel le touriste paisible véhicule sa moitié succède à la motocyclette de course dont les détonations formidables mettent tout Suresnes en émoi.

Le mieux, dans un cas comme dans l'autre, est sans aucun doute de rester dans le juste milieu. Il est vrai que si tous les adeptes du moteur avaient sur ce point les mêmes goûts et les mêmes idées, je n'aurais pas eu de raison pour faire cet article.

F.-A. Wheel.

AU VOLANT DE CATERS

Par C. FAROUX

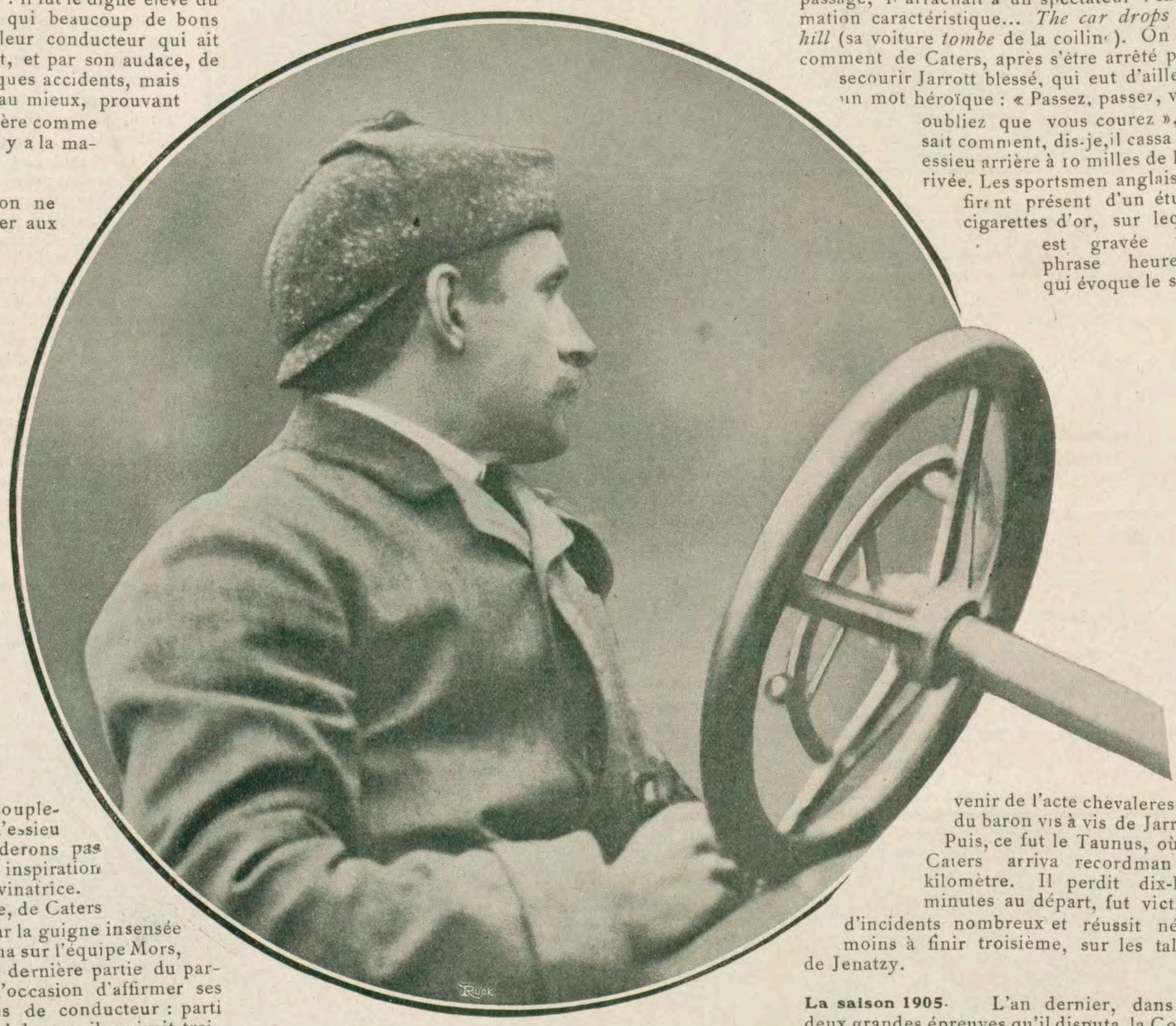
Pierre de Caters, une des figures les plus sympathiques du monde de l'automobile, est un élève du regretté Levegh ⸗ Sa virtuosité, comme sa précision, sont incomparables ⸗ Il est d'ailleurs un pratiquant assidu de tous les sports et excelle dans tous ⸗

Voici de longues années déjà que le baron de Caters est venu au sport automobile, et tous les habitués de nos solennités sportives ou industrielles connaissent aujourd'hui le visage fin et énergique que barre une légère moustache blonde et qu'illuminent deux yeux clairs.

Bien qu'il soit né à Anvers, M. de Caters nous appartient un peu par sa mère, qui est Française et qui a su transmettre à son fils les qualités qu'on se plaît à reconnaître à notre race : la spontanéité, la décision immédiate ne sont point en l'occurrence, les plus négligeables. Pierre de Caters vint à l'automobile aussitôt que les vitesses réalisées lui apparurent prometteuses de sensations neuves : il fut le digne élève du regretté Levegh, en qui beaucoup de bons juges voient le meilleur conducteur qui ait jamais été. Au début, et par son audace, de Caters eut bien quelques accidents, mais il s'en tira toujours au mieux, prouvant ainsi qu'en cette matière comme en bien d'autres, « il y a la manière ».

Ses débuts. Le baron ne tarda pas à participer aux grandes épreuves automobiles. Il commença par en gagner un bon nombre dans son pays d'origine, une entre autres à Ostende. Dans la course Namur – Bastogne, épreuve d'une certaine importance, de Caters tenait la tête de loin, à quelques kilomètres de l'arrivée, quand un chien traversa la route. Sous le choc, la direction se bloqua et ce fut une culbute effroyable dont le conducteur se tira heureusement à bon compte. C'est, depuis ce moment, que M. de Caters a toujours fait mettre sa barre d'accouplement en arrière de l'essieu avant. Nous ne tarderons pas à voir combien son inspiration fut bonne, quasi-divinatrice.

Dans Paris-Vienne, de Caters ne fut pas épargné par la guigne insensée et injuste qui s'acharna sur l'équipe Mors, mais il trouva sur la dernière partie du parcours, la plus dure, l'occasion d'affirmer ses remarquables qualités de conducteur : parti le quarantième de Salzbourg, il arrivait treizième à Vienne, ayant pris du temps sur presque tous ses concurrents. Il terminait d'ailleurs premier de l'équipe Mors.



Le baron de Caters.

On ne soupçonne pas ce que sa fougue endiablée cache de sang-froid et de prudence. Il n'y a pas d'homme qui file aussi droit que lui.

Paris-Madrid, l'Irlande et le Taunus. Au départ de Paris-Madrid, de Caters, premier favori dans l'équipe Mercédès, fit l'un des meilleurs temps sur la distance du départ au Gué de Longroi. Posté moi-même un peu avant le fameux virage à gauche, j'avais vu passer le premier, René de Knyff toujours calme, dans le ronflement lent, régulier et puissant de sa Panhard; puis, ce fut pendant deux cents mètres la lutte côte à côte de Louis Renault et de Jarrott, dont les moteurs tournaient éperdûment. Spectacle inoubliable, que je ne devais revoir qu'une fois. Tous coupaient l'allumage en arrivant au Gué, freinaient et descendaient avec une lenteur relative.

Sur sa 90-chevaux trapue, Pierre de Caters dévala en trombe la ligne droite, puis peu avant le virage, voulut freiner au pied. Il cassa sa commande. On le vit se pencher brusquement, empoigner le frein à main, tirer à lui... Le fil d'acier éclata comme une corde à violon. Nous eûmes alors la perception que la voiture échapperait à la route, mais l'adroit conducteur, prompt à la décision, n'avait même pas tenté de virer, s'était dirigé en plein sur un des jeunes arbres bordant la route en se disant que l'essieu et non la barre d'accouplement subirait le choc. L'arbre guillotiné, la voiture escalada le talus et entra dans les terres à 80 kilomètres à l'heure. De Caters se vit seul, sans mécanicien : il crut « l'avoir *cassé* », mais se retournant, l'aperçut qui, déjà relevé ramassait en hâte les outils éparpillés dans les sillons. On ramena la go-chevaux sur la route, les freins étaient détruits, les mains de ressort retournées. On redressa ces dernières tant bien que mal, et après une heure et demie de travail, on repartit sans freins. Au contrôle d'Angoulême, un spectateur remettait au baron sa carte avec quelques mots... X..., chirurgien, *se recommande à votre souvenir.* » Tout cela n'empêcha pas de Caters de finir en bon rang à Bordeaux.

Cinq semaines plus tard, je l'apercevais à Ballyshannon : à son premier passage, il arrachait à un spectateur l'exclamation caractéristique... *The car drops the hill* (sa voiture *tombe* de la colline). On sait comment de Caters, après s'être arrêté pour secourir Jarrott blessé, qui eut d'ailleurs un mot héroïque : « Passez, passez, vous oubliez que vous courez », on sait comment, dis-je, il cassa son essieu arrière à 10 milles de l'arrivée. Les sportsmen anglais lui firent présent d'un étui à cigarettes d'or, sur lequel est gravée une phrase heureuse qui évoque le souvenir de l'acte chevaleresque du baron vis à vis de Jarrott.

Puis, ce fut le Taunus, où de Caters arriva recordman du kilomètre. Il perdit dix-huit minutes au départ, fut victime d'incidents nombreux et réussit néanmoins à finir troisième, sur les talons de Jenatzy.

La saison 1905. L'an dernier, dans les deux grandes épreuves qu'il disputa, la Coupe Gordon-Bennett et le Circuit des Ardennes Belges, de Caters termina chaque fois premier de son équipe, affirmant ainsi sa valeur, d'autant plus qu'un de ses co-équipiers est le merveilleux Jenatzy. Cette belle performance du baron prend encore plus de signification, si l'on tient compte de ce fait qu'il participa au Circuit des Ardennes en dépit d'un déplorable état de santé : il souffrait atrocement de rhumatismes.

Ce qu'est l'homme. On a dit bien souvent combien Pierre de Caters, au départ d'une course, est d'allure joyeuse et légère. Son goût des aventures audacieuses lui fait envisager la lutte sous un aspect glorieux et la générosité native de son sang s'éveille en face du péril. Il conduit sans émotion, avec une merveilleuse possession de lui-même, et l'intensité de son effort, n'est même pas perçue par son fidèle mécanicien, le brave petit René Cozic. A chacun de ses passages devant les tribunes, de Caters ne manque jamais de saluer sa femme : en même temps, un télégramme est adressé à sa mère. Toutes deux vivent en effet des heures d'émotion inexprimable; mais l'audacieux « Roi des virages » est d'une habileté incomparable et sait bien qu'il se doit à trois têtes blondes...

C. Faroux.

Le Circuit Européen — Une entrevue avec M. de Dion

Le marquis de Dion, promoteur du Circuit Européen, explique aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* son projet de grande randonnée automobile à travers l'Europe Centrale et répond à quelques objections qui lui ont été formulées

Alors, vous venez me trouver — nous dit le marquis de Dion — pour causer avec moi du Circuit Européen ?...

Ne vous attendez pas à ce que je vous dise autre chose que des louanges, au sujet de cette grande épreuve automobile !

Je suis président de la Commission des concours, ne l'oubliez pas. Le Circuit Européen est « un peu » mon œuvre. Il me serait difficile, dans ces condi ions, d'en dire du mal. Un père trouve toujours que son enfant est le plus beau, le mieux fait, le meilleur ; il ne voit en lui que des qualités.

Cependant, je serai — et vous vous en rendrez compte — aussi impartial que possible.

A tel point que si vous croyez, par exemple, que les critiques formulées, depuis quelques jours, dans un certain nombre de journaux, exclusivement sportifs ou non, en ce qui a trait au Circuit Européen me tracassent, je me hâterai de vous detromper.

Ces critiques me sont infiniment agréables ; car, je les envisage seulement dans l'esprit du vieil adage : « De la discussion jaillit la lumière ! »

Une œuvre de pareille envergure a besoin de critique. Triez les critiques, vous découvrez d'excellents conseils. Or, en l'occurence l'opinion de tous était utile, était nécessaire pour la « mise au point » de l'entreprise, si je puis m'exprimer ainsi.

Les principales objections formulées sont relatives à la question des commissaires à bord des voitures. Dans cet ordre d'idées, on a discuté, rediscuté, fait des projets qu'on a aussitôt démolis ; puis, finalement, on a reconnu — aussi bien en France qu'à l'Etranger — qu'il valait mieux renoncer à ces commissaires.

Mais, voici qu'on fait maintenant à ce Concours le reproche d'être très dur et très fatigant.

Mon Dieu ! un concours qui ne serait ni dur ni fatigant, ne serait pas un concours : une épreuve sans difficultés n'est pas une épreuve et ne signifie rien. Ne signifiant rien, mieux vaudrait rester chez soi que d'y prendre part. Ce se ait, en tous cas, plus sensé.

Ce reproche — je l'avoue — m'a surpris et peiné.

Voici pourquoi :

J'ai assisté, dès le début, sans qu'il soit besoin de le rappeler longuement, à l'épanouissement de notre industrie automobile. J'ai connu les « temps héroïques » !... A cette époque, on allait, comme Levassor, de Paris à Bordeaux et retour en une traite. Assis sur la selle étriquée d'un tricycle, on faisait des trajets comme Paris-Marseille, Paris-Toulouse, Paris-Berlin, malgré les intempéries de toutes sortes, au milieu de la pluie, de la bourrasque, cahotant dans la boue sur des routes défoncées et quasiment impraticables. On n'hésitait pas, pourtant. On allait de l'avant et toujours de l'avant. En un mot — pour me servir d'une expression d'autrefois, employée pour les bons chevaux — on « bourrait à l'obstacle ».

Aujourd'hui, ce n'est plus ça. On semble donner dans la dérobade !

Les chauffeurs, les intrépides chauffeurs de jadis, seraient-ils dégénérés ou n'auraient-ils plus confiance en leurs machines?

Oh ! certes, pour faire 5.000 kilomètres (avec des parcs fermés), il faut de bons engins fabriqués en bon métal !... Car un concours comme celui-là n'abandonne rien à la chance, ne livre rien au hasard : avec lui, seules les bonnes machines arriveront, pendant que les mauvaises resteront en panne.

Il ne faut pas s'en plaindre. C'est le vrai moyen d'être fixé, bien fixé. Le public le souhaite ; les fabricants sérieux doivent le souhaiter aussi.

C'est un Concours pour les bonnes voitures.

C'est que pour concourir de la sorte, il faudra être réellement sûr de soi et, seuls, ceux qui auront confiance en leurs machines... « s'y frotteront ».

On dit que, dans le Circuit Européen, il y a une classe de voitures sacrifiée, la première catégorie, celle des voitures légères.

C'est une erreur qu'un mot suffira à détruire.

Les petites voitures d'aujourd'hui sont incontestablement plus résistantes que les tricycles de jadis. Or, les « tris », qu'on veuille se le rappeler, en ont vu bien d'autres !

Donc, ce concours sera une manifestation sportive très importante et ses résultats auront une signification précise, indiscutable.

Ce sera même une manifestation fort imposante, que cette marche triomphale à travers l'Europe, assurant la consécration définitive de l'industrie nouvelle qui fait accomplir une étape géante au Progrès. Ce concours d'endurance vaudra bien ces courses de vitesse, hier encore nécessaires peut-être, mais devenues aujourd'hui pour les constructeurs une façon de loterie, où le mérite n'est rien et la veine tout.

Le marquis de Dion,
promoteur du Circuit Européen.

Autant de vainqueurs que d'arrivés.

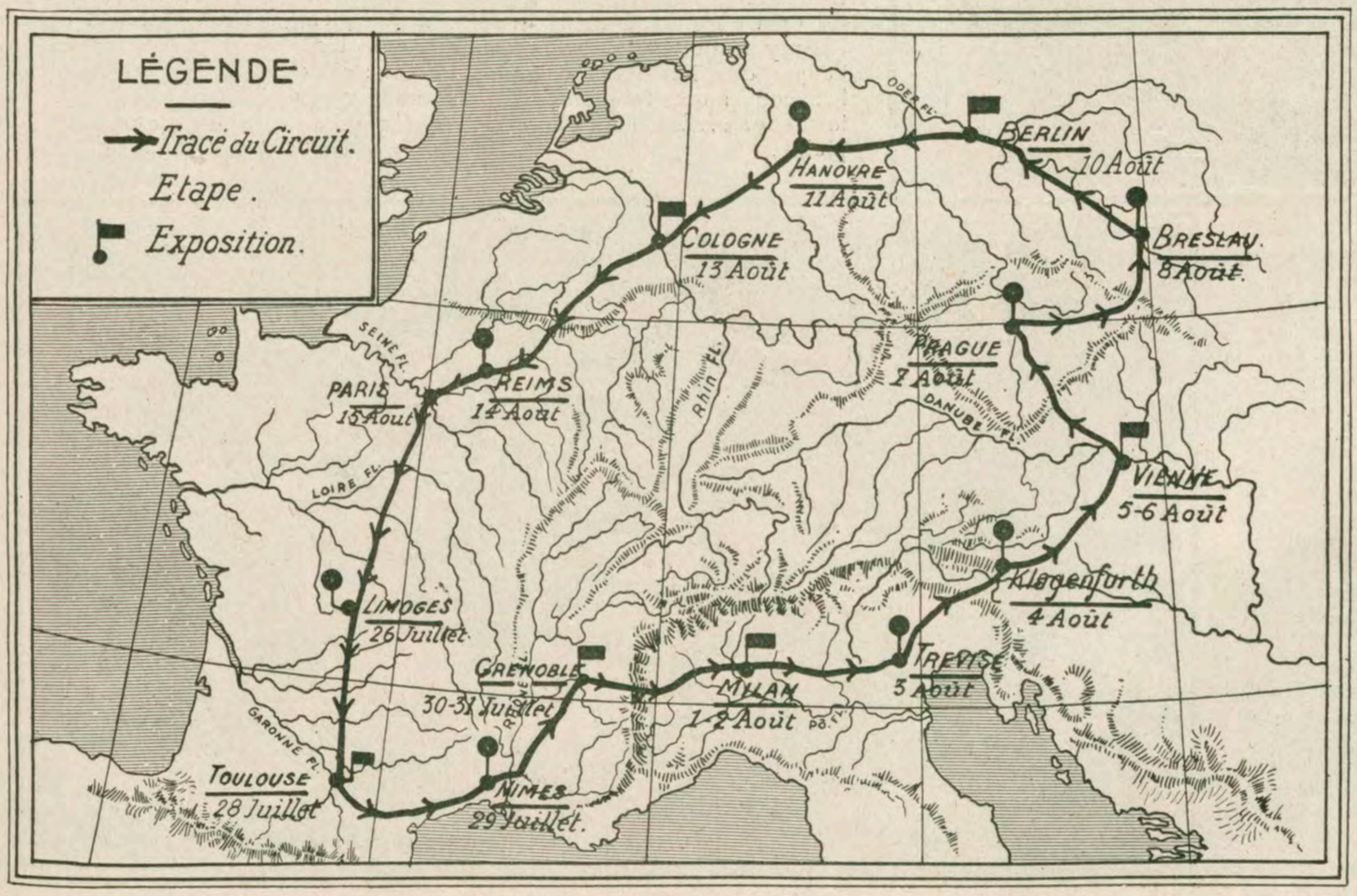
Dans les courses de vitesse, s'il y a *un vainqueur*, on compte, par contre, *les vaincus par douzaines*. Dans un concours, la chose est différente : ainsi, dans le Circuit Européen, il y aura autant de victorieux que de concurrents ayant rempli correctement les conditions imposées. Ceci vaut mieux et signifie plus que cela.

Les constructeurs s'en rendront compte, bien certainement ! Et le Circuit Européen consolera les vaincus du Circuit de la Sarthe.

Ce concours fera date dans l'Histoire de l'Automobile. Il portera un coup fatal aux « monstres ». Après lui, on cessera de fabriquer des machines pour... jockeys on ne fera plus que des voitures pour clients. »

Telles sont, exactement rapportées, les paroles du marquis de Dion. On voit qu'il a fermement confiance dans la réussite de son projet et que les objections qui lui ont été présentées, en particulier sur la longueur des étapes, ne l'inquiètent guère. M. de Dion est un enthousiaste.

M. V.



Carte du Circuit Européen.

Le Quadricycle militaire automobile sur rails

Après l'automobile de guerre, voici qu'apparaît une deuxième application de l'industrie automobile à l'art militaire. C'est plutôt une transformation qu'une création ; car un unique quadricycle actionné par quatre paires de pédales, se traînait déjà, poussif et rétif, sur les voies ferrées européennes.

La défense nationale va prochainement être enrichie d'un nouvel engin, qui, pour n'être point meurtrier, n'en est pas moins appelé à lui rendre de réels services : c'est encore une adaptation de l'industrie automobile à l'art de la guerre.

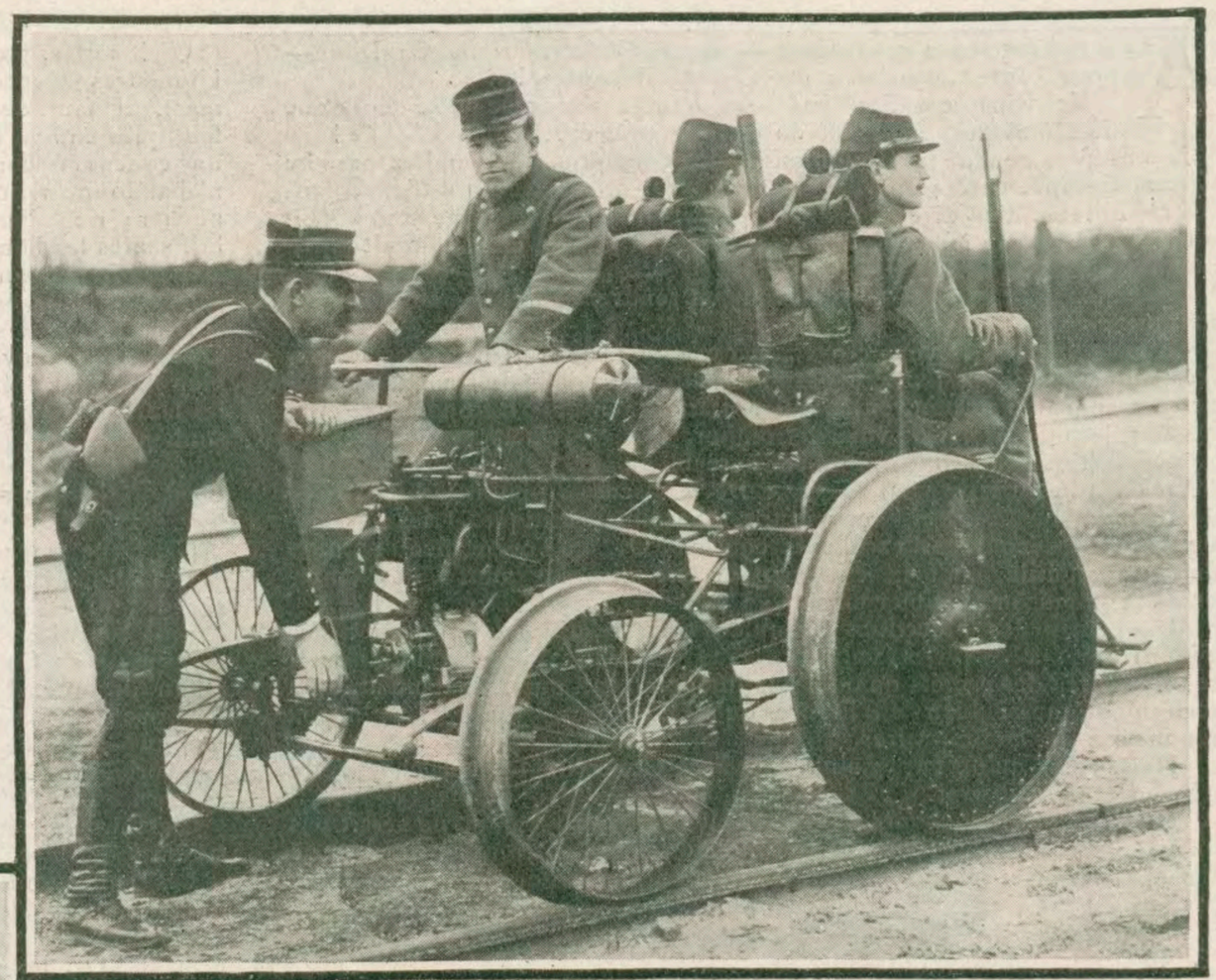
Nous voulons parler du quadricycle militaire automobile sur rails, que l'Ecole des Chemins de fer (5e régiment du génie), dirigé par le colonel Legrand, ayant sous ses ordres le commandant Maurial et le capitaine Lévy, vient d'expérimenter, avec succès, sur la ligne de la Grande Ceinture.

Le vieux quadricycle à pédales. Le matériel des parcs de l'armée du génie comprenait depuis longtemps un certain nombre de tricycles et de quadricycles sur rails, mus uniquement par des pédales et destinés à permettre aux sapeurs de ce corps la surveillance et la réparation des voies ferrées en cas de guerre ; mais ces engins fort lourds, ne se mouvant que lentement, ne donnaient point satisfaction complète aux officiers qui en apprenaient le maniement. Suffisants pour permettre aux compagnies de chemins de fer françaises, et plus spécialement aux compagnies américaines et russes, l'envoi d'ouvriers, de poseurs, à d'assez grandes distances des stations, les quadricycles sur rails à pédales, ne possédaient point cette mobilité si nécessaire à un engin de guerre.

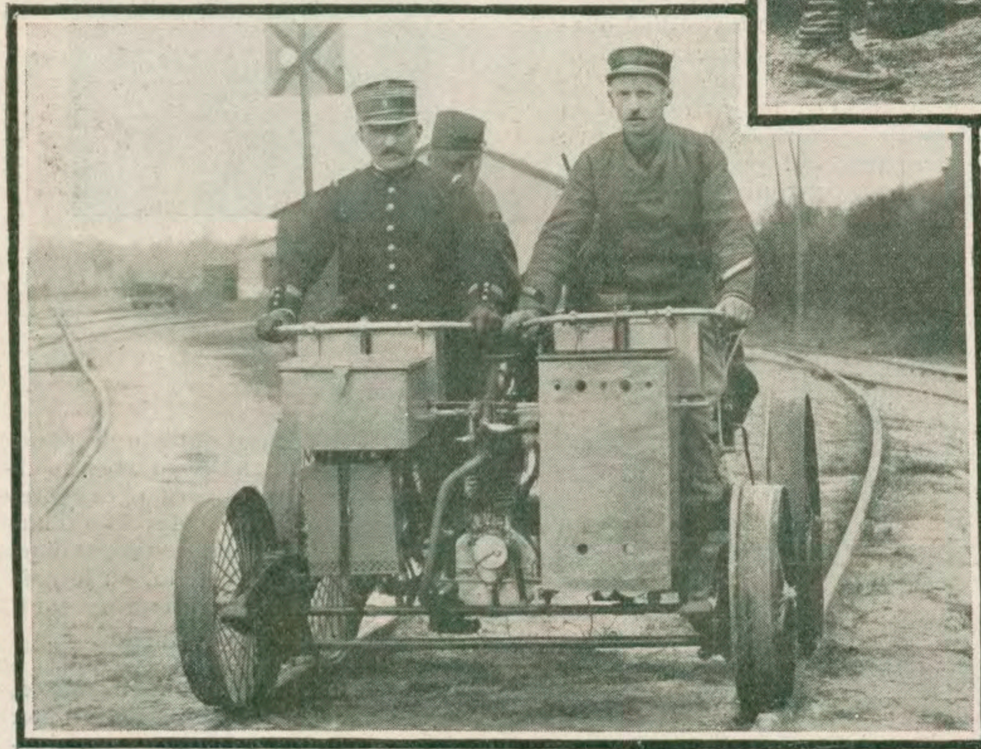
Le quadricycle automobile sur rails est créé. Les officiers de l'Ecole des Chemins de fer pensèrent, à juste titre, que le meilleur ou plutôt l'unique moyen de réaliser leurs désirs dans cet ordre d'idées, était de rendre leur quadricycle automobile. Les exigences budgétaires ne leur permirent point tout d'abord de demander à l'industrie privée la création d'un modèle de quadricycle automobile sur rails, aucun véhicule de ce genre n'ayant été construit jusqu'à ce jour.

Le modèle à pédales fut donc simplement transformé en quadricycle automobile par l'adjonction d'un moteur de 2 3/4 HP, qui lui permit d'atteindre une vitesse moyenne de 29 kilomètres à l'heure. C'est ce quadricycle, dont les essais officiels, après une période de tâtonnements, ont eu lieu ces jours derniers.

Le quadricycle automobile a circulé sur la voie ferrée entre les gares de Versailles-Matelot et de Jouy-en-Josas, et entre les gares de Saint-Cyr et de Poissy, en gravissant avec aisance la rampe de Jouy-en-Josas, relevée à 15 millimètres par mètre, et celle de Poissy, entre Poissy et le tunnel de l'Etang-la-Ville, relevé à 11 millimètres par mètre, à la vitesse moyenne de 12 kilomètres à l'heure.



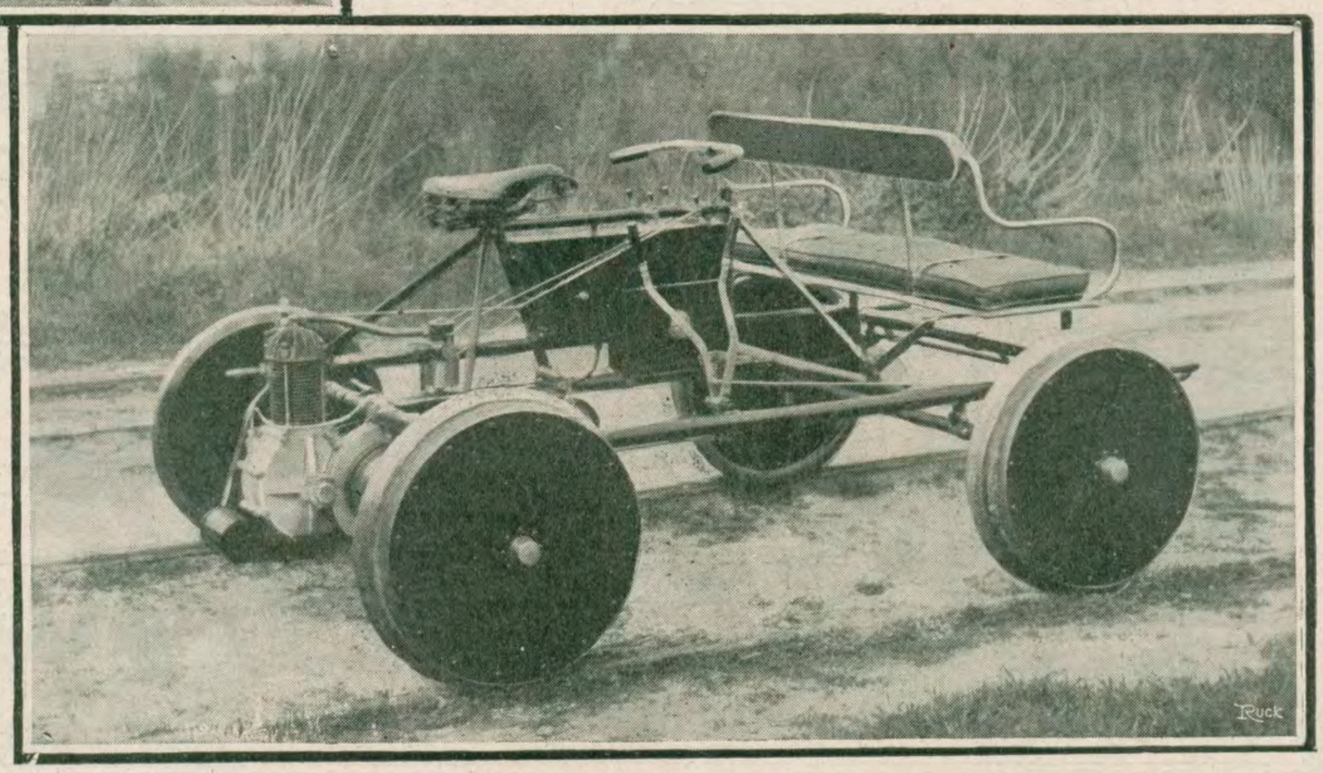
Mise en marche du moteur.
Pendant les essais, le lieutenant Devilliers met en marche le moteur du quadricycle avec la plus grande aisance.



Vue de face du quadricycle automobile sur rails.
Sur une voie de garage de la gare de Jouy-en-Josas, le quadricycle, monté par le capitaine Lévy et trois sapeurs du génie, est couvert par un signal.

La maison de Dion présente un modèle. Toutefois, malgré le succès de ces expériences, le génie doit prochainement mettre en essai un autre quadricycle dont le modèle a été établi par la maison de Dion-Bouton. Celui-ci, pesant environ 320 kilos, est muni d'un moteur de 3 HP, et de trois changements de vitesse, donnant 30, 40 et 50 kil. à l'heure. Il sera donc beaucoup plus rapide que le quadricycle du génie. Il démarrera aussi beaucoup plus facilement ; tandis que le modèle actuel porte deux hommes sur la banquette avant et deux hommes sur la banquette arrière, ces deux derniers pédalant au démarrage, un seul pédaleur suffira sur le de Dion, les trois autres soldats s'asseyant sur le devant. Enfin, dernière différence, les quatre roues du de Dion sont en tôle pleine, ce qui évite la cassure des rayons qui s'est souvent produite dans les roues à rayons tangents de l'engin de l'Ecole des Chemins de fer : ces cassures étaient cependant beaucoup moins fréquentes depuis que le capitaine Lévy avait fait munir les roues arrière (sur l'essieu desquelles s'embraye le moteur) de tôle pleine.

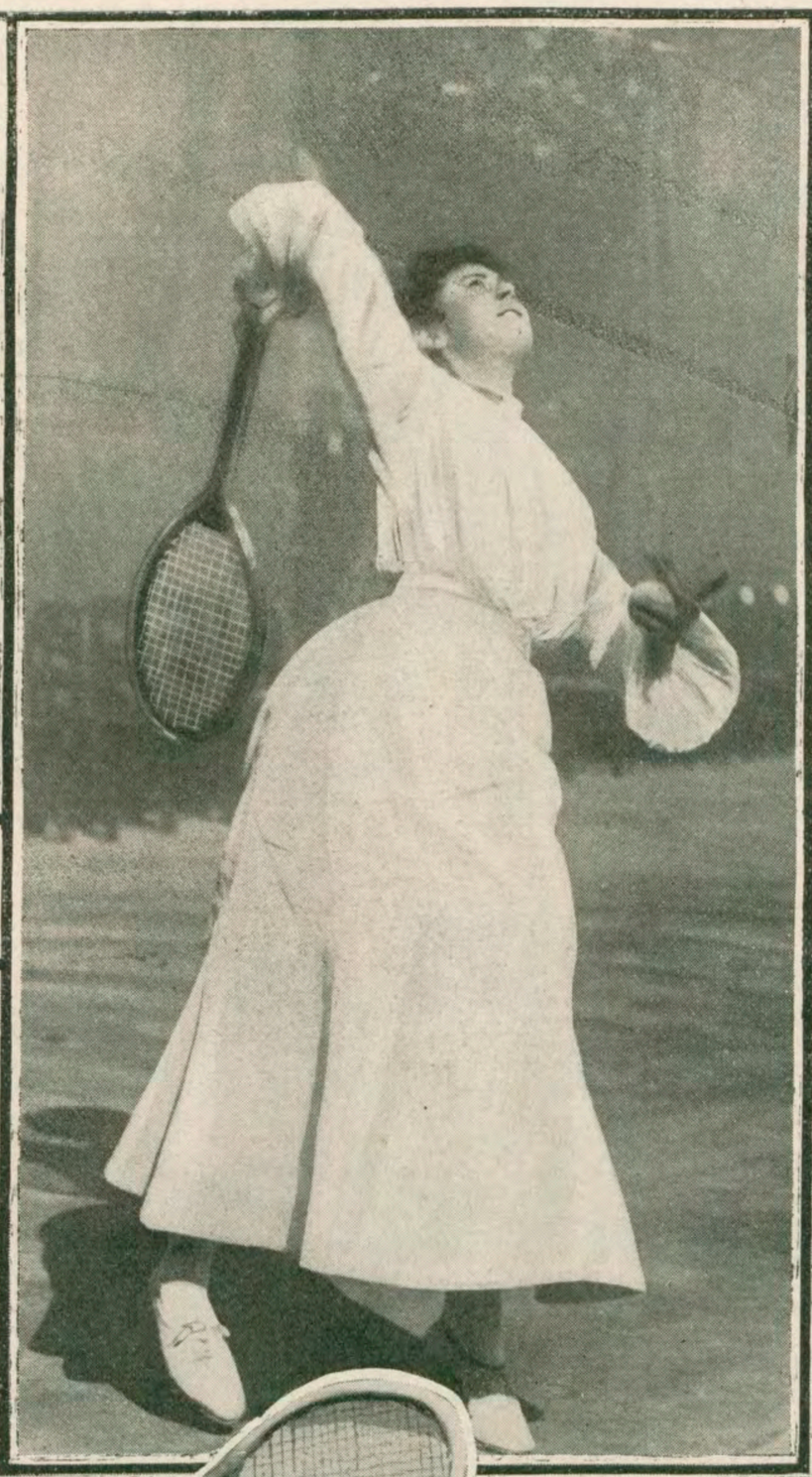
GASTON PHÉLIP.

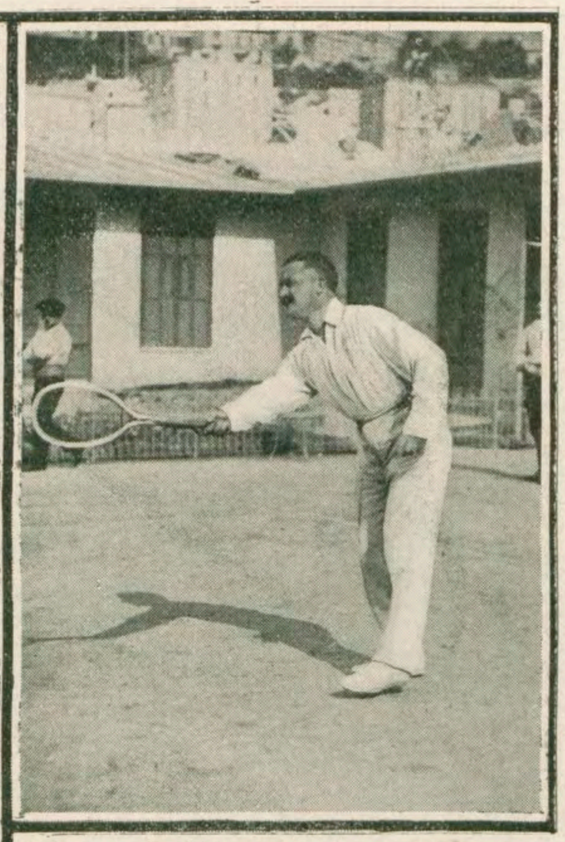


Le modèle de Dion-Bouton.
Ce quadricycle aura, sur le modèle actuellement en essai, l'avantage d'être plus vite (50 kilomètres au lieu de 30), et plus résistant.

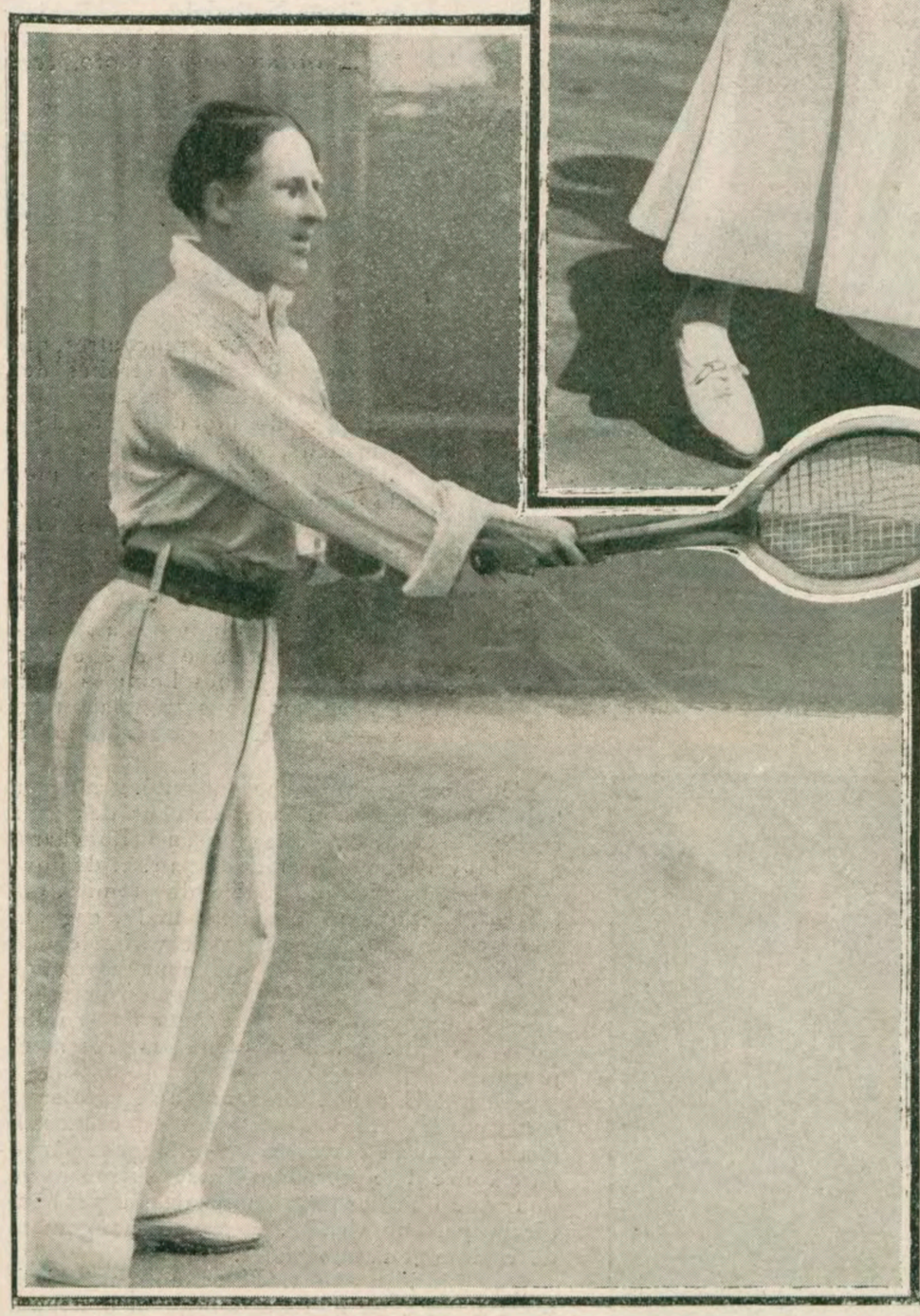
LE TENNIS A MONTE-CARLO

E.-R. Allen, un des favoris du tournoi, a succombé dans les demi-finales.





D' Eaves, gagnant du championnat double, second du championnat simple.



Ritchie, second du championnat double, avec Wilding.

Miss Eastlake Smith, gagnante des championnats simple de dames et double mixte.

H.-L. Doherty, gagnant des championnats simple, double et double mixte.

Le tournoi de tennis de Monte-Carlo a pris fin dimanche. H.-L. Doherty a été le grand vainqueur. Les championnats avaient attiré une foule aussi élégante que considérable.

LE CROSS NATIONAL

Les épreuves de sport pur attirent toujours le public, surtout lorsqu'elles mettent en présence des champions populaires

Le départ
Le Cross National, couru dimanche, dans le Parc de Meudon, a été gagné par

Le groupe de tête au premier passage.
En avant, Bouin, champion du littoral; à sa gauche, Bouchard, puis les deux Filliâtre, Ragueneau et Versel.

du Cross National.
Ragueneau suivi de Bouchard. En avant, sur notre photo, Merville, du R. C. d'Arras.

SUPPOSEZ que l'on dise à un brave bourgeois de Paris, non pas même ennemi du sport, mais étranger aux choses sportives ; j'irai plus loin, supposez qu'on dise à un assidu des courses de chevaux, habitué de la pelouse ou du pesage, qu'on a pu faire venir à près d'une heure de chemin de fer de la gare Saint-Lazare, suivie d'une demi-heure à pied, 5.000 personnes pour voir des jeunes gens courir à pied, à travers un parc dépourvu de tout piquet de bookmakers et de tout guichet de pari mutuel, vous pouvez être certain qu'ils ne vous croiront pas plus l'un que l'autre. Et cependant le fait est exact. Le chiffre de 5.000 n'est pas exagéré, il est plutôt au-dessous de la vérité.

Plus de 5.000 personnes s'échelonnaient le long de la piste du Cross National, tant dans le parc réservé de Meudon que dans le bois qui l'environne.

Et cependant, les moyens de communication ne sont guère faciles. Il est plus aisé d'aller à Fontainebleau, à Chantilly ou à Mantes que de gagner la terrasse de Meudon. Le train omnibus, oh combien! met environ 50 minutes pour venir de la gare Saint-Lazare et part toutes les heures; il vous faut ensuite emprunter le funiculaire, monter à pied une longue avenue et terminer par un abrupt et étroit escalier en fer où l'on peut passer deux personnes de front — et de justesse.

Malgré tous ces obstacles, ce fut donc une véritable foule, et une foule enthousiaste, qui vint assister au Championnat de France de Cross-Country, c'est qu'il s'agissait d'une épreuve sportive entre toutes, à laquelle les Ragueneau, les Bouchard, les Cousin, les Roffi, les Filiâtre allaient participer et où la lutte des hommes se compliquait de la vieille rivalité des clubs.

Certes, ces luttes sportives ne sont pas encore, hélas! aussi populaires qu'en Angleterre. Nous n'en sommes pas encore à voir les cochers arborer à leurs fouets le rouge et blanc de la S.A. M., où le bleu et blanc du Racing, comme leurs confrères londoniens font du bleu-ciel et du bleu foncé, lors des matches annuels d'Oxford et de Cambridge, mais enfin, il y a déjà un public pour ces rencontres, qui dépasse les limites étroites des amis des clubs en présence. Il y eut plus de monde à Meudon, dimanche, qu'à la Galerie des Machines, et il y eut aussi plus de sport, il faut bien le reconnaître. A défaut de personnalités politiques, on remarqua parmi les spectateurs le vénéré maître Jansen, qui s'était arraché pendant quelques minutes à ses travaux, pour voir courir cette phalange de jeunes hommes dont les acclamations troublaient les abords paisibles de son observatoire.

Cousin, du Stade Français, arrivé 3e.

L'épreuve de dimanche fut intéressante en tous points. Elle confirma la valeur des deux cracks de Montrouge, Ragueneau et Bouchard, qui sont véritablement hors de pair, et démontra la supériorité indéniable du premier, qui battit de 200 mètres son camarade, gagnant comme il voulait. Ragueneau est véritablement un champion, et il serait vraiment regrettable qu'une rencontre ne pût le mettre en présence des champions d'Angleterre dans des conditions d'égalité qui ne se sont pas présentées jusqu'ici.

Soit que le match se dispute en Angleterre, soit que les Anglais viennent en France, il faudrait que la traversée de la Manche pût se faire à une date précédant d'assez la rencontre pour que l'un des deux camps ne soit pas handicapé par son voyage, et par le changement de régime et d'atmosphère.

Que Aldridge et Pearce viennent passer huit jours à Paris, ou que Ragueneau et Bouchard s'en aillent pour une semaine en Angleterre, et je crois que l'on assistera à un match peu banal.

MARCEL VIOLLETTE.

24 HEURES DERRIERE MOTOCYCLETTES

En deux tours de cadran, Bouhours a couvert sur une bicyclette l'énorme distance de 1.312 kilom. 666 mètres

Le vainqueur. Bouhours.
Cette photographie a été prise juste avant le départ.

Vanderstuyft.
Le jeune coureur belge est arrivé second, à environ 47 kilomètres du vainqueur.

Contenet.
Malgré toute son énergie, n'a pu que se classer troisième, assez près du second d'ailleurs.

La course de 24 heures que donnait le Vélodrome d'Hiver, samedi et dimanche derniers, constitue un événement sans précédent dans les annales sportives. Non pas que l'entraînement mécanique n'ait jamais été employé auparavant pour une épreuve de ce genre, puisque voici six ans déjà, Walters couvrait plus de 1.000 kilomètres en 24 heures, après avoir été « tiré » presque de bout en bout par des tandems à pétrole.

Mais le moteur mécanique appliqué à l'entraînement était alors bien loin de la perfection qu'il atteint aujourd'hui et la performance de Walters ne saurait être comparée équitablement à celle que vient d'accomplir Bouhours, le grand triomphateur de dimanche dernier et même ses deux suivants Vanderstuyft et Contenet.

Pourtant, la distance franchie en 24 heures par ces trois hommes, et surtout par le vainqueur, ne laisse pas que de frapper l'imagination. On reste vraiment confondu en songeant qu'un homme, monté sur une frêle bicyclette, a pu en deux tours de cadran, couvrir plus de 1 300 kilomètres, c'est-à-dire une distance supérieure à celle qui sépare Berlin de Paris. Il n'y a pas encore bien longtemps que les trains les plus rapides employaient pour ce trajet plus de temps que n'en a mis le triomphateur de dimanche dernier.

Le compte-rendu de l'épreuve tient en peu de lignes : Bouhours a dominé constamment ses deux concurrents et a tenu la tête à peu près du commencement à la fin. Evidemment, Vanderstuyft, qui est de premier ordre sur la distance, manquait d'une habitude suffisante des moteurs et quant à Contenet, il a paru courir sans méthode et ne pas vouloir tenir compte des conseils de ses soigneurs. En outre, la selle le faisait beaucoup souffrir.

En résumé, si une épreuve de ce genre peut frapper jusqu'à un certain point l'imagination populaire — et surtout celle des profanes — elle me paraît plus que discutable au point de vue sportif. Bien que Walters, dont je rappelais plus haut le souvenir, ait disparu de l'arène cycliste depuis longtemps, la comparaison entre lui et Bouhours qui était en pleine gloire au moment ou l'Anglais établissait son record, est facile. Elle permet de placer les deux hommes à peu près sur le même rang ; en sorte qu'il paraît ridicule de voir aujourd'hui Bouhours vieilli de six ans se trouver, du moins « sur le papier » battre son ancien rival de 8 heures sur 24. Si l'ironie n'était pas un peu trop facile, on pourrait donc déduire des 24 heures de dimanche dernier que depuis 1899, si le muscle n'a guère pu s'améliorer, la fabrication des cycles et des moteurs a réalisé de gros progrès.

Ceci soit dit sans diminuer en rien le mérite de Bouhours qui est très réel. Il faut en effet une remarquable énergie physique et morale pour tourner 24 heures durant dans le sillage assourdissant d'une motocyclette. Et la preuve en a été fournie par l'état de dépression des trois coureurs à la fin de la longue épreuve.

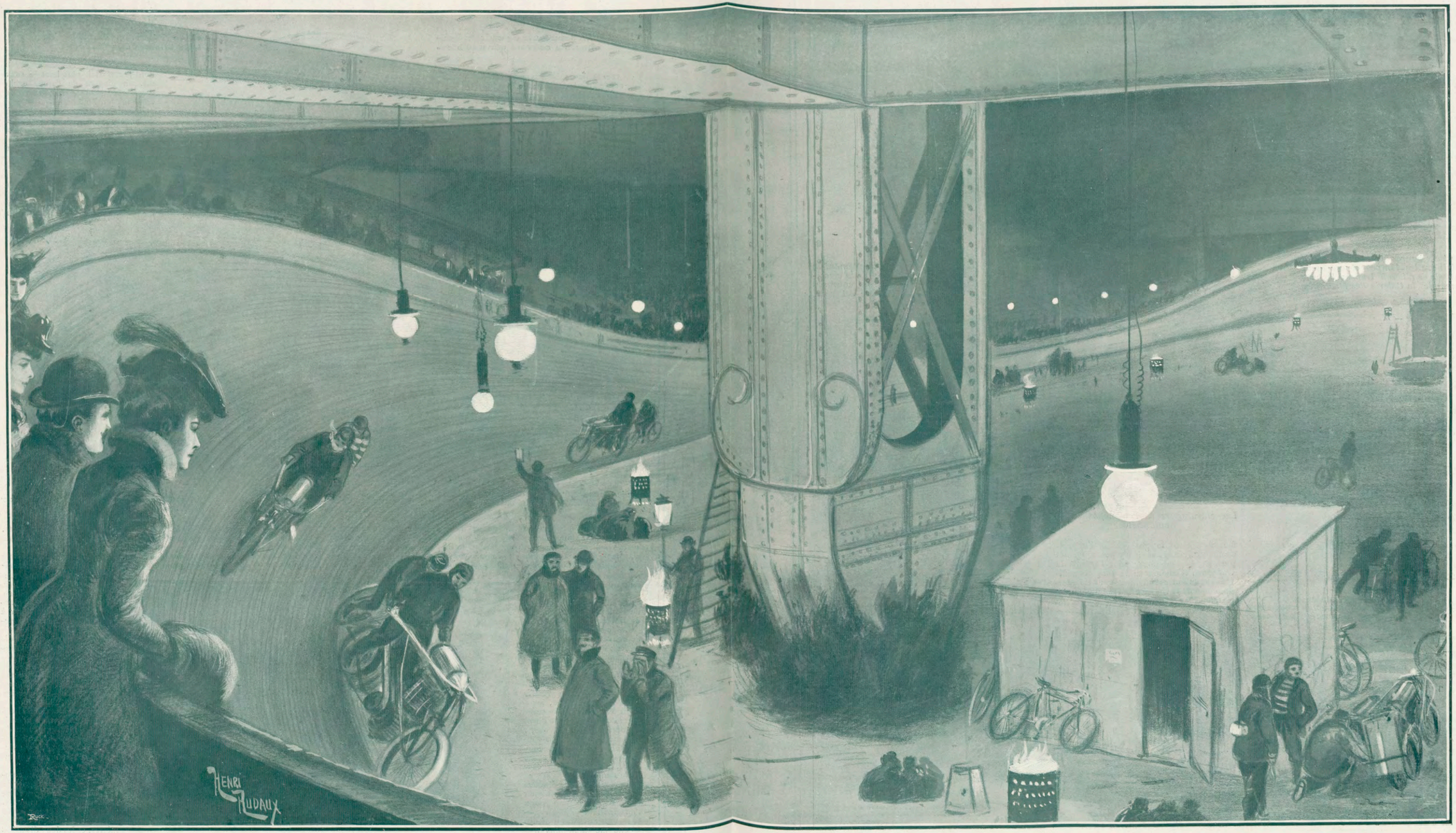
Mais combien ces exploits sont loin de soulever le même enthousiasme qu'il y a 12 ou 15 ans, lors des premières années du Bol d'Or, par exemple. L'annonce d'une tentative de record de 24 heures de Dubois, de Stéphane, ou même de Henri Desgrange, suffisait pour amener à l'ancien Buffalo plus de public que la lutte de trois hommes n'en a amené dimanche dernier au Vélodrome d'Hiver. Huret, après son premier record de 24 heures, était l'homme du jour, et ses 659 kilomètres firent plus d'impression sur le gros public que les 1.300 kilomètres de Bouhours. Si ce dernier n'avait pas derrière lui quinze ans de célébrité qui l'ont rendu populaire, ce n'est pas sa victoire de dimanche qui lui eût fait un nom.

Aussi bien, le public commence-t-il à se fatiguer de ces épreuves de longue distance derrière des moteurs. C'est trop long et pas assez vite. Une heure, 100 kilomètres, et les deux distances ne tarderont pas a être synonymes. Voilà ce qu'il lui

Le départ.
A noter que les trois coureurs avaient choisi des lanceurs renommés pour leur vigueur.

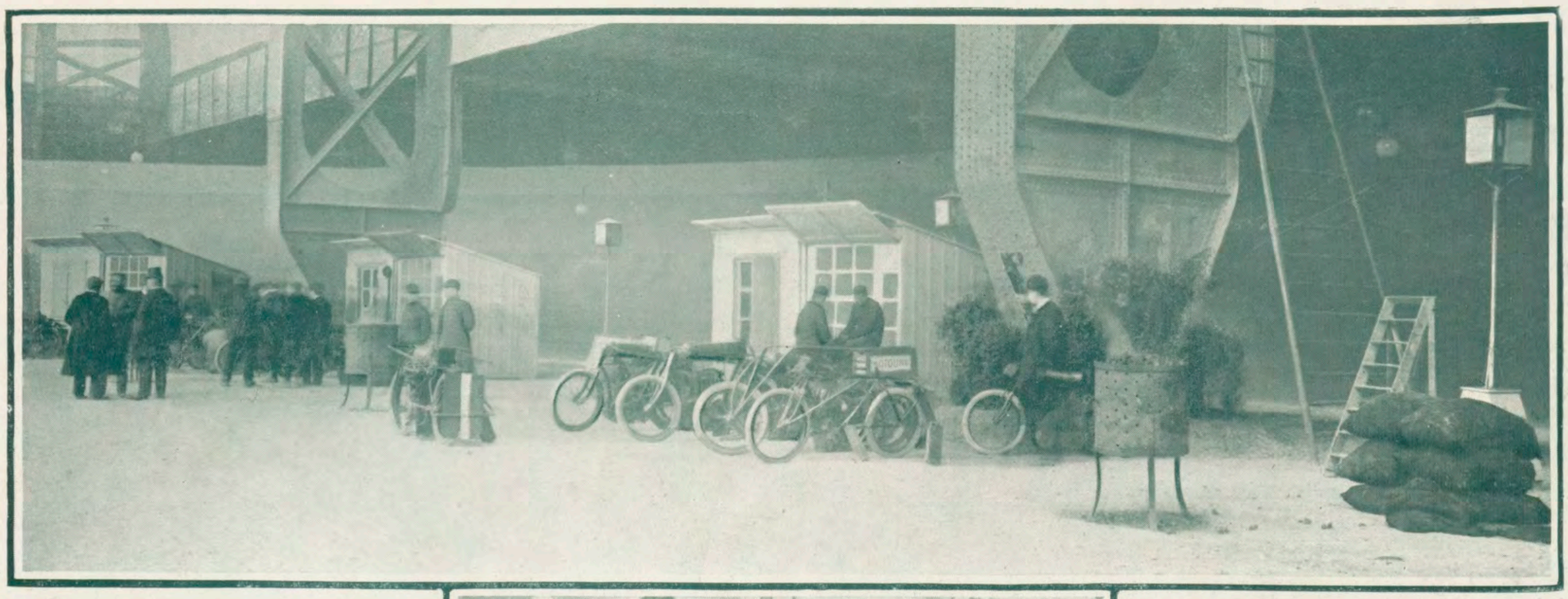
LA NUIT DES 24 HEURES AU VÉLODROME D'HIVER

La Vie au Grand Air



L'ASPECT DE LA PISTE, A MINUIT, PENDANT LA COURSE DES 24 HEURES

Ce dessin donne une idée fort exacte de l'aspect du Vélodrome d'Hiver, pendant la course des 24 heures, au milieu de la nuit de samedi à dimanche dernier. Les spectateurs — et même les spectatrices — enragés, qui sont restés accoudés aux balustrades, contemplent la ronde véritablement fantomatique des moteurs infernaux dans le sillage desquels trois hommes tournent éperdument sans arrêt ni trêve.



Le lever du jour.

Il est six heures et demie, on vient d'éteindre les lampes et une lueur blafarde se glisse à travers les verrières de la Galerie des Machines, éclairant un véritable campement de machines. C'est l'heure de la classique défaillance. Les trois coureurs sont descendus, la piste est vide.

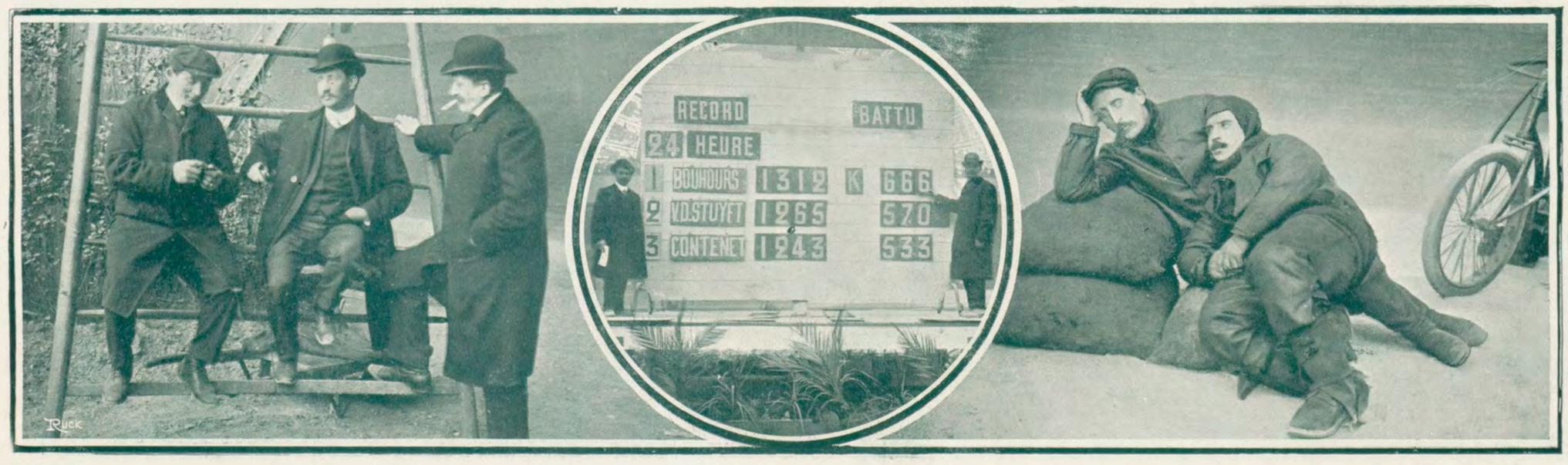
La cuisine de Bouhours.
Les entraîneurs sont transformés en cuisiniers.

faut. Au-dessus, le gros chiffre l'impressionne un instant, et il n'y pense bientôt plus. Réjouissons-nous, pour l'amour du vrai sport, et souhaitons de voir ces pénibles exhibitions abandonnées pour les saines émotions de la vitesse et de la lutte empoignante.

VICTOR BREYER.

Le campement de Vanderstuyft.
En avant, son père qui, ancien coureur lui-même, soigne son fils avec compétence.

Le campement de Contenet.
Au premier rang, la femme du coureur, qui a passé les 24 heures à soigner son mari.



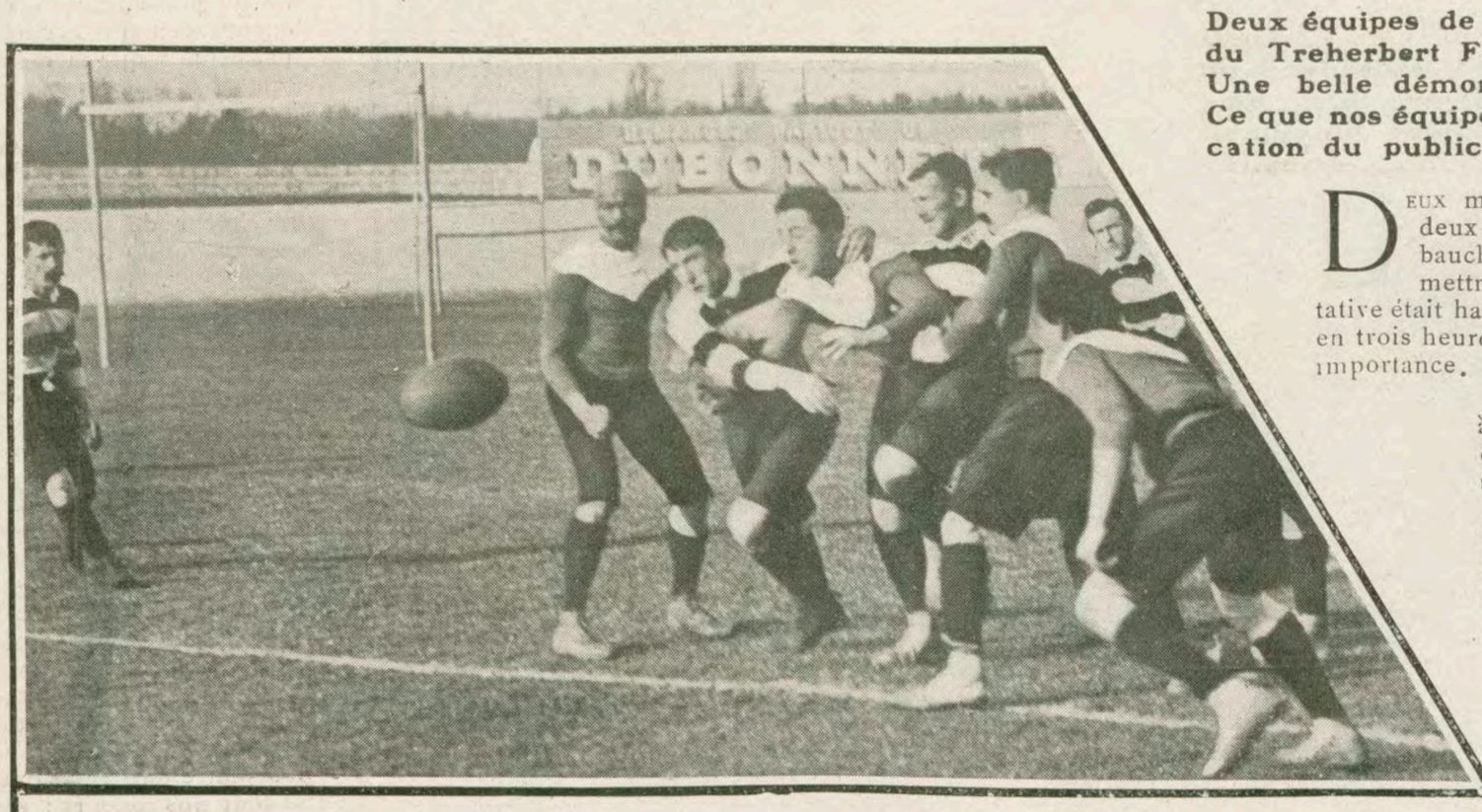
Pendant la course.
Quelques sportsmen devisent sur ses résultats probables.

Le tableau d'affichage.
Les derniers chiffres viennent d'être mis en place donnant le résultat final.

Repos bien gagné.
Les entraîneurs Devilly et André dorment... étendus sur des sacs de charbon.

Deux Matches Internationaux de Rugby

Deux équipes de France ont rencontré celle du Treherbert F. C. et celle de Cardiff. Une belle démonstration du jeu gallois. Ce que nos équipes ont à apprendre. L'éducation du public.



Sur la ligne des 22 mètres.
Les Français ont pénétré dans les 22 mètres gallois, mais les joueurs de Cardiff se dégagent.

Les demis s'amusent.
A la suite d'une touche, le demi de Cardiff, Percy Bush, essaye de partir en dribbling. Son collègue français de Talencé, aidé par Lane, l'en empêche.

Les Gallois se défendent.
Les avants français ont dribblé trop loin, comme il leur arrive souvent. Un trois-quarts gallois s'apprête à renvoyer le ballon en touche.

Deux matchs internationaux, disputés par deux équipes de France, c'est une débauche qu'on ne pouvait guère se permettre qu'un jour de mardi-gras. La tentative était hardie de faire jouer l'un après l'autre en trois heures de temps, deux parties de pareille importance. Elle a néanmoins été goûtée.

A l'équipe du Treherbert F. C. et à celle du Cardiff, le Stade Français, organisateur de la réunion, opposait deux teams dits de France.

On appelle en effet équipe de France celle qui verse à l'U. S. F. S. A. une certaine somme, prix de location du terrain, et dont la composition est arrêtée par la commission de rugby de l'Union. Comme cette assemblée de deux ou trois membres ne se sent pas assez sûre d'elle-même pour modifier les propositions du club organisateur, il y a chaque saison autant d'équipes de France qu'il y a de clubs organisateurs. Il y en a même un peu plus parce que d'un mois à l'autre les principes de composition varient.

Cette fois il y avait deux équipes, A et B. L'équipe A jouait contre Cardiff, cet honneur lui était bien dû. C'était la meilleure, du moins dans la pensée de ceux qui l'avaient formée. L'équipe B, d'un choix inférieur, était encore très bonne. Après la qualité extra, c'était la qualité simplement recommandée. Ces deux équipes de France ne comprenaient du reste, à part le Lyonnais Cessieux, que des joueurs parisiens. Mais comme un certain nombre de ceux-ci sont nés en province, on pouvait considérer les départements comme largement représentés. C'est un procédé économique.

L'équipe B a fait des débuts glorieux en battant Treherbert par 6 points à 3. L'équipe A avait affaire à plus forte partie. Elle succomba devant Cardiff, qui marqua 27 points à 5.

Ce n'était pas un mauvais team que celui des mineurs du Treherbert F. C. Mais il joua sans grande conviction un jeu tout à fait correct. Il est évident que tous ses joueurs savaient ce qu'ils avait à faire, et s'ils furent battus c'est que tous ne l'ont point fait. La partie fut

Une mêlée à l'avantage de Treherbert.

Les joueurs de Treherbert ont eu le ballon en mêlée. Mais il est mal sorti, et le demi français Hubert va essayer d'en profiter.

très disputée et il est dommage que l'ombre jetée sur elle par le « grand » match l'ait fait un peu sacrifier dans les comptes rendus.

Dans notre équipe B, de très bons joueurs se sont affirmés. Cette partie aura pour eux d'heureux résultats. En figurant dans une sélection, en somme couvenablement pratiquée, ils se sont trouvés mieux placés pour utiliser leurs qualités et leur science que dans les équipes de clubs où ils opèrent d'ordinaire. Un peu de réflexion et d'énergie doit leur permettre de faire profiter leurs camarades de ce qu'ils ont appris. Ce sera pour eux la meilleure manière de se montrer fiers de leur titre d'un jour.

Le public attendait anxieusement l'entrée de l'équipe de Cardiff. Il faut noter pour la postérité, que ce fut une belle entrée, moins par l'ordre qu'y mirent les joueurs qui arrivèrent à la débandade, que par la parfaite correction de leur tenue. Des costumes neufs, avec cols empesés, c'était, je crois, une aimable attention. Il est vrai que notre équipe A rendait à ses visiteurs la pareille. Elle risquait une nouvelle tenue qui a fait la joie de la galerie La leçon donnée par les Néo-Zélandais a porté ses fruits : nous avons définitivement adopté leur maillot.

Nous leur avons pris autre chose, il faut le reconnaître : leur formation sur papier. Toutes nos équipes jouent désormais avec un ailier et deux cinq-huitième. Les Gallois, dans la circonstance, ont montré que rien ne saurait modifier leur tactique traditionnelle, qui est celle du jeu le plus pur et le plus élégant.

Leur premier essai, marqué dans la deuxième minute de jeu, fut un peu déconcertant pour nos représentants. Il faut leur rendre cette justice qu'ils se sont remis assez vite. A aucun moment de la partie, ils n'ont cependant pris le dessus sur leurs savants adversaires. L'essai qu'ils firent sur la fin fut, je pense, plutôt un encouragement accordé par ceux-ci que le résultat d'efforts cependant méritants.

Le jeu des Gallois est fort simple et le spectacle en est pleinement révélateur de toutes les beautés et de toutes les finesses du jeu. C'est le jeu d'équipe, dont on parle tant chez nous qu'on oublie presque toujours de l'appliquer. Les avants prennent le ballon, c'est leur rôle ; mais ils s'en servent à la manière des trois-quarts, en les transmettant à ceux-ci et en les doublant pour l'attaque. Jamais le ballon ne reste immobile : c'est le principe du jeu gallois. Il ne semble pas difficile à mettre en pratique, mais il demande une conception du jeu tout autre que celle que se font nos joueurs : un homme rend autant de service à son équipe par ce qu'il va faire que par ce qu'il fait. Quand les joueurs et les spectateurs français voudront le comprendre, nous arriverons à la virtuosité.

Très variée, la tactique galloise emploie les trois procédés connus pour gagner du terrain : la passe, le dribbling et les déplacements à coups de pied. Elle a une préférence pour la passe, dont les joueurs de Cardiff se servent avec une obsédante habileté. Mais le dribbling n'est pas négligé par les avants : et ils y révèlent de la même façon la parfaite cohésion de leurs éléments.

Les coups de pied de déplacement sont très employés par ces joueurs. C'est un procédé de tactique qui demande une parfaite entente des éléments de l'équipe. Les joueurs français ont trop souvent le tort de confondre ces coups de pied, très précis et utiles, avec les désastreux dégagements au milieu du terrain, qui n'ont d'autre résultat que de donner le ballon à l'adversaire.

On s'est plaint de la dextérité montrée par les Gallois pour se procurer le ballon en mêlée. Les demis, disait-on, mettent le ballon dans les jambes de leurs avants et ceux-ci ne se font pas faute de s'en emparer par tous les moyens. C'est une mauvaise explication, d'une supériorité qu'il est plus simple de reconnaître sans chercher à l'atténuer ainsi. En réalité, les avants de Cardiff se mettent extrêmement vite en mêlée et leurs demis savent choisir le moment précis où la mise du ballon est à leur avantage. Il n'y a rien là que de très correct. Et il serait bien plus profitable de chercher à les imiter que de les accuser de procédés incorrects, dont ils n'avaient pas besoin pour vaincre.

FERNAND BIDAULT.

Les passes impressionnantes.

Les avants gallois se sont dégagés et attaquent en réussissant une belle série de passes. Crichton et Cessieux vont essayer de les arrêter.

LE DERBY DES LÉVRIERS

Le Waterloo-Cup ⸗ L'épreuve, cette année, a moins passionné la foule ⸗ La défaite des favoris ⸗ Les vainqueurs ⸗ ⸗

***Hoprend*, à M. Hardy, gagnant de la Waterloo-Cup.**

***Dividend Deferrend*, à M. S. S. Death, second de la Coupe.**

Au départ.
Lord Sifton surveille son chien, Wilkinson, dans les slips.

Pendant la course.

La semaine passée s'est disputée dans les plaines d'Altcar, l'annuelle grande épreuve réservée aux lévriers de course : le Waterloo-Cup, ou Derby des lévriers.

Le Waterloo-Cup se dispute par le système des matches éliminatoires opposant successivement deux chiens l'un à l'autre ; 64 inscriptions sont autorisées, ce qui donne lieu a 32 matches. Il n'y a pas de piste, comme on pourrait croire, aussi le meeting est-il des plus pittoresques. Les deux chiens mis en ligne sont tenus en laisse — laisse spéciale qui permet de lâcher l'animal au signal du juge. — Le juge — en habit rouge — à cheval derrière les chiens, observe le moment où le lièvre va être mis en liberté, et dès que la « boîte » est ouverte, sitôt que le lièvre est à bonne distance, le juge donne le signal. Les lévriers sont lâchés, la vue d'abord les guide, mais aussi l'odorat, — car il ne faudrait pas croire que les lévriers — greyhounds, comme sloughis — manquent de nez. N'ont-ils pas servi à régénérer une de nos meilleures races de chiens d'arrêt, le braque Dupuy ? Le juge suit à cheval, et derrière lui le signaleur, qui tient dans chaque main un drapeau aux couleurs des deux concurrents.

Lorsque le lièvre est pris, le juge agite un foulard de la couleur que porte le lévrier vainqueur — qui n'est pas forcément celui qui a pris le lièvre, mais bien celui qui a le plus contribué à sa capture — et le signaleur élève le drapeau du chien classé.

Le propriétaire du lévrier vainqueur du Waterloo-Cup reçoit une Coupe en argent d'une valeur de 100 livres, soit 2.500 francs, et touche une partie du montant des droits d'entrée, fixés à 625 francs par chien.

Les favoris étaient *Prince Plausible*, à M. Pilkington, second l'an dernier ; *Hoprend*, à M. Hardy ; *Handsome Cup*, au colonel Holmes ; *Puer's Hey*, à M. Herbert, et *Mandini*, à M. Hill-Wood.

La plupart furent éliminés dès les premiers tours. Pour la finale, restaient en présence Dividend Deferrend à M. S. Death, et Hoprend à M. Hardy ; c'est ce dernier qui a triomphé.

Hoprend a été élevé en Angleterre ; son père est Forgotten Fashion, sa mère Heirloom, et le mois passé il gagna la « Members Cup », à Altcar. Au Meeting de Novembre, à Altcar, Hoprend courut bien mais il perdit à la demi-finale ; au commencement de la saison il gagna deux courses pour la « Nerienby Cup » et trois aux « Sussex Stakes » à Plumpton.

En France, les courses de lévriers eurent à une époque un certain succès ; et nous eûmes même à Chantilly un entraîneur spécialiste, Tom Goddard. Mais dernièrement, lors de la Fête des chiens, organisée à la Galerie des Machines, on tenta un essai de rénovation de ce sport qui échoua.

P. M.

LES SPORTS A BAZAS

Bazas possède une équipe de football qui ne manque pas d'originalité. Son capitaine est un prêtre, l'abbé Cabanne. C'est un excellent joueur qui possède une grande sûreté. Ses équipiers le secondent brillamment et leurs victoires nombreuses les rendent très redoutables dans la région. Dernièrement, ils ont vaincu le Patronage de Villandrant par 1 but à 0 et la société l'« Avenir Barsacais » par 5 buts à 4.

L'équipe de Bazas, dont le capitaine est l'abbé Cabanne.

LE CHAMPIONNAT DE CHAMPAGNE

Le match final du Championnat de Champagne, qui devait désigner le club champion de la région, a remporté un grand succès. Le Stade Rémois, malgré l'absence de Jobin, un de ses meilleurs avants, a triomphé du sport athlétique Sézannais par 2 buts à 0. Les Stadistes ont joué avec beaucoup d'aisance et d'adresse. L'un d'eux, Caudron, quoique blessé

L'équipe du Stade Rémois, gagnante du Championnat de Champagne.

deux fois, a fait preuve de courage en ne voulant pas quitter sa place et en jouant partout. Le Stade Rémois est donc qualifié pour le Championnat de France qu'il disputera chaudement.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

CYCLISME

Vélodrome d'Hiver. — *Course de 24 heures derrière grosses motocyclettes* : 1. Bouhours, 1.312 kilom. 663 (record Walters, 1.020 kilom. 977); 2. Vanderstuyft, 1.143 kilom. 333 ; 3. Contenet, 1.093 kilom. 333.

COURSE A PIED

Dimanche 4 mars.

Le cross National. — 1. Ragueneau (S. A. M.), en 1 h. 9 m. 24 s.; 2. Bouchard (S. A. M.), à 150 mètres; 3. Cousin (S. F.); 4. Boin (Marseille); 5. Watremez (S. F.); 6. Roffy (R. C. F.); 7. Doublet ; 8. Lutz; 9. Versel ; 10. Labriot. Le challenge est gagné par le S. F.; 2. le R. C. F.; 3. S. A.M.

FOOTBALL-RUGBY

Mardi 27 février.

Parc des Princes. — Le Cardiff F. C. bat l'équipe française, par 27 points contre 5. L'équipe française bat le Tréherbert F. C. par 6 points contre 3.

Dimanche 4 mars.

R. C. F. bat S. C. U. F. par 3 points à 0.

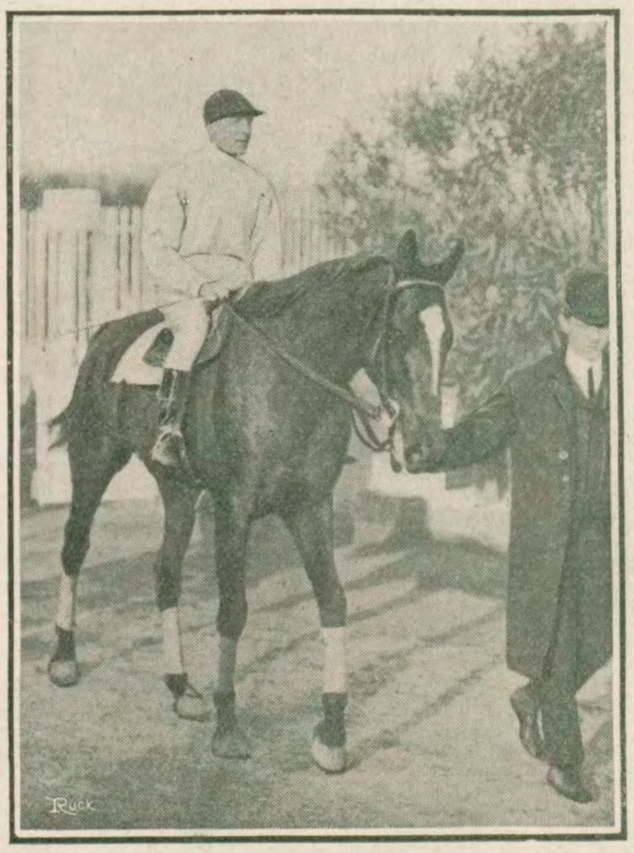
FOOTBALL ASSOCIATION

Dimanche 4 mars.

Bécon-les Bruyères. — R. C. F. et U. S. C. font match nul; A. S. F. bat S. A. C. par 2 points à rien.

BURLINGAME

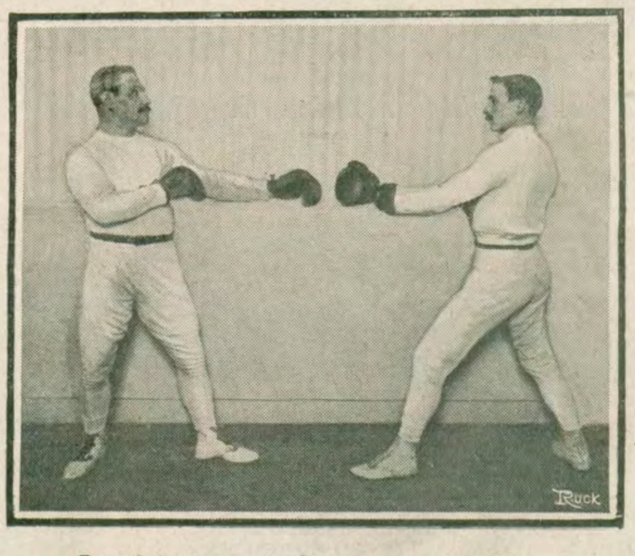
Le jeudi 22 février à Auteuil dans le prix du Phalanstère, Burlingame à M. Jean Stern, monté par H. Johnson, tombait à la haie des tribunes et se cassait la colonne vertébrale. Ce fils de Krakatoa avait fait des débuts victorieux en fin de saison à Auteuil. A Nice, il avait fourni de bonnes exhibitions, enlevant notamment le prix de S. A. S. le Prince de Monaco. Burlingame a gagné en obstacles 16.275 francs En plat, il avait, à trois ans, remporté le Handicap de la Seine, à Maisons-Laffitte. En 1905, sa dernière course, avant d'être mis sur les obstacles, avait été une victoire dans le Handicap d'Automne, à Saint-Cloud. En plat, il avait gagné 45.600 francs.



Burlingame.

L'ASSAUT DU BOXING-CLUB

Samedi dernier au Nouveau-Théâtre a eu lieu l'assaut annuel du Boxing-Club dont le maître Castérès est l'excellent professeur. Des rencontres pacifiques mais très intéressantes ont eu lieu. On a particulièrement admiré les assauts de Ducasse contre Chameroy, de Charigot contre Cappelle, de Charlemont contre Vidal et de Castérès contre Lemaître, sous-officier à l'Ecole de Joinville. La nombreuse assistance a fort applaudi la brillante méthode du

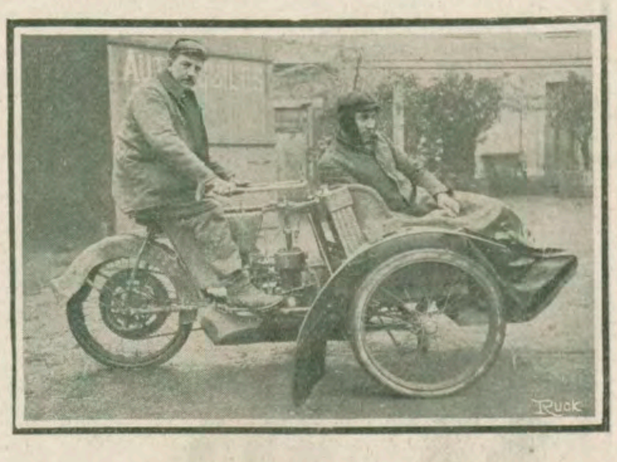


Castérès et Lemaître au Boxing-Clu .

champion réputé, faite de science et d'à-propos. Ce match a permis d'admirer toutes les phases de la boxe française et la vitesse des coups a égalé la correction. Castérès qui sortit vainqueur avait en Lemaitre un adversaire de valeur, qui recueillit une bonne part des acclamations. Une rencontre de boxe anglaise mettait en présence Jordan et Dupont. Jordan, peut-être un peu surentraîné en ce moment, a été splendide de courage et d'habileté. Cependant le professeur Dupont a conservé un léger avantage.

LES TRI-CARS

Dans le petit Critérium on a beaucoup admiré la superbe performance accomplie par Bucquet sur tricar Griffon. Il a conservé la tête pendant toute la durée de l'épreuve et a triomphé par 787 points devançant le second de 511 points. Bucquet a toujours approché la moyenne de 30 à l'heure, déjà très difficile pour les voiturettes, presque impossible à fournir pour des tricars, surtout sur des routes détrempées et couvertes d'ornières.



Bucquet (Griffon), arrivé premier dans le Critérium des tricars.

LE HOCKEY SUR GLACE

Le Prince's Ice-Club de Londres s'est rencontré à Lyon contre le Sporting-Club de Lyon, au Palais de Glace. Les Lyonnais sont des joueurs pers nnels, distingués, mais ils emploient peu le système des passes, qui semble leur deplaire. Tandis que la force des Anglais réside surtout dans la science des passes,

Le Prince's Hockey-Club de Londres et le Sporting-Club de Lyon.

dont ils profitent à fond. Le Prince's Ice-Club de Londres, malgré une belle défense de ses adversaires, en vint à bout et en triompha par 4 buts à rien.

Kimmerling, Aubert et Chaboud, notamment, se firent remarquer, et c'est à eux surtout que les Lyonnais doivent d'avoir bien figuré contre l'équipe redoutable qui leur était opposée.

RÉSULTATS TECHNIQUES DE LA SEMAINE

HIPPISME

Mardi 27 février.

Auteuil. *Prix Hungerford* (steeple-chase, 4.200 m.). — 1. Violon II à, M. Douvreleur (Day); 2. Magnus; 3. Matsouyé (7 partants.)

Prix Agenda (steeple-chase, 3.500 m.). — 1. Arc en Ciel, à M. Veil-Picard (Pierson); 2. La Réaute; 3. Grozav. (4 partants.)

Mercredi 28 février.

Vincennes. — *Prix de Maisons-Laffitte* (au ot monté, 3.000 m.). — 1. Bella, à M. Costenobel (Méquignon); 2. Boline ; 3. Bohème. (8 partants.)

Jeudi 1er mars.

Auteuil. *Prix de Dangu* (steeple-chase, 3.500 m.). — 1. La Réauté à M. Balsan (Seddon) ; 2. Vestale; 3. Argentine. (5 partants.)

Prix Beugnot (haies, 3.500 m.) — 1. Diégo, à Mme Cl. Procureur (A. Carter) ; 2. Knicknack; 3. Valiévo (8 partants.)

Vendredi 2 mars.

Enghien. *Prix de la Vanne* (steeple, 3.700 m). 1. Kruger, au comte de Cherisey (H. Mitchell); 2. Beau Mignon; 3. Adoration. (7 partants.)

Prix de l'Ile de France (steeple 3.400 m.). 1. Aoste II, au comte de la Tour du Pin (H. Roberts); 2. Rayon d'Or II; 3. Attila. (7 partants.)

Dimanche 4 mars.

Auteuil. *Prix d'Auteuil* (steeple, 3.500 m.). — 1. Taïdoun, à M. E. Thiébaux (H. Holt) ; 2. Cinéas ; 3. Burgrave II. (11 partants.)

LA VRAIE PREMIÈRE D'AUTEUIL

Le saut de la rivière dans le Prix d'Auteuil (steeple-chase, 20.000 fr., 3.500 m.).

Bec d'Ambes. | Sitanella. | La Réauté. | Cineas. | Rosny. | Gourville | Burgrave II. | Georgian | Taidun.

Chapman et Parfrement rentrent à pied après leur chute.

On peut dire que ce fut dimanche vraiment la première d'Auteuil : temps superbe, et deux épreuves importantes très réussies. L'écurie Liénart avait mis en ligne deux concurrents dans le Steeple d'Auteuil, un — qui a pris la troisième place — dans le Prix Juigné; elle a triomphé dans le Prix Voltaire et pris une seconde place dans le Prix Ventriloque; les couleurs de M. Gaston Dreyfus ont triomphé dans le Prix Juigné avec un produit de Saint Damien qui s'annonce comme un excellent hurddle racer, et l'entraîneur Ruddock s'est adjugé le Prix des Pins.

Je crois que cette année les propriétaires ne pourront pas se plaindre des jockeys d'obstacles : deux nouvelles recrues principalement se sont affirmées dès leurs débuts comme ayant beaucoup d'énergie, beaucoup de tête, et une bonne « pince » : ce sont deux anciens jockeys de plat : Alec Carter et Parfrement; entre eux et Hoel, Brooks, M. Adèle, L. Barillier, Pigott, Chapman, et le doyen A. Johnson et le jeune Sauval, il y aura certainement lutte pour le tableau d'honneur.

Parfrement a connu la chute à la rivière dimanche, en selle sur Gourville, il est vrai qu'au même obstacle et devant lui venait de tomber Georgian et il a été impossible à Parfrement de sauver la chute.

La lutte dans le Prix Juigné a été superbe à l'arrivée et peu s'en est fallu pour que Parfrement en selle sur Diégo, à Mme Cl. Procureur, ne triomphât de Magnus, à M. G. Dreyfus, que montait Adèle.

M. P.

La rentrée du vainqueur du Prix Juigné (course de haies, handicap. 15.000 fr., 3.500 m.).

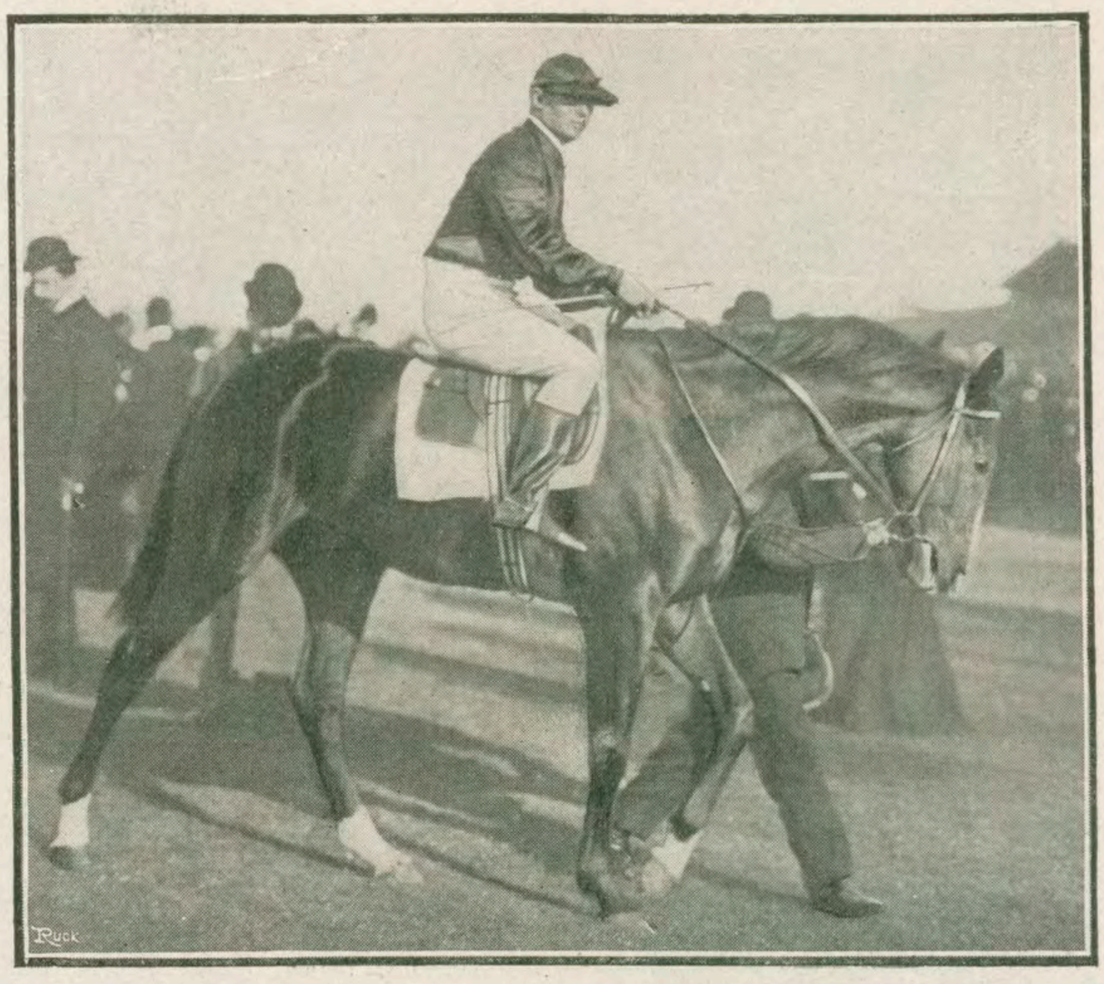
Magnus, 4 a., par St-Damien et Myosotis III. Eleveur-propriétaire. M. Gaston Dreyfus ; entraîneur, Lawrence; jockey, M. Adèle.

La rentrée du vainqueur du Prix d'Auteuil.

Taidoun, *4 a., 62 k., par Bocage et Dalken, à MM. E. Thiebaux, éleveur, et R. Lebaudy; entraîneur, Sano; jockey, H. Holt.*

Les cracks de 1906 : Novio, Ganelon II, Montlieu

Novio, Ganelon II et Montlieu, tous trois petits-fils de Saint Simon, peuvent prétendre à jouer un rôle dans les épreuves de trois ans, les deux premiers n'ayant couru qu'une fois pour gagner chacun leur course, et le troisième ayant montré pendant sa carrière de deux ans une amélioration constante.



Montlieu, ch. b., par Saint Damien et Missy Baba, à M. Vagliano.

Novio et Ganelon II n'ont paru chacun en public qu'une seule fois, pour gagner les deux épreuves réservées dans le programme de la Société d'Encouragement aux two years olds restés jusque-là inédits, le prix de Sablonville et le prix de Saint Firmin. Il est donc assez difficile de se faire une opinion sur la valeur des deux poulains; on est cependant à peu près unanime à ajouter plus d'importance au succès de Novio qu'à celui de Ganelon II. La victoire de ce dernier a été, en apparence tout au moins, beaucoup plus facile que n'avait été celle de Novio, mais les adversaires rencontrés par chacun d'eux étaient sans doute de qualité très différente. Le lot du Prix de Saint-Firmin a paru généralement médiocre, exception faite pour de grands poulains évidemment tardifs, comme Organiste (par Jour de Fête et Libation) et Kymer (par Flying Fox et Amnistie), qui ne seront eux-mêmes qu'à trois ans, et en réglant sans aucune peine la demi-sœur d'Eperon, Eliane, et le père assez mesquin d'Ajax et d'Adam, Amasis, Ganelon II n'a sans doute pas accompli un exploit mirifique.

Au contraire, Novio avait eu affaire à la sœur d'Omnium, Blue Fly, dont il a été précédemment parlé ici même, et dont la silhouette avait fait impression dans le paddock. La pouliche a dû faire, avant ses deux réapparitions ultérieures dans le Grand Criterium, puis dans le Criterium International, de sensibles progrès; mais elle n'en était pas moins, dès le jour de ce début, une adversaire redoutable. La course s'est d'ailleurs passée à peu près exclusivement entre elle et Novio, et après une lutte à laquelle Constance (sœur de Crédence II), avait tenté vainement de se mêler et qui a paru quelque temps indécise, le poulain l'emportait d'une tête. Facilement d'une tête, trois longueurs, et deux longueurs entre le troisième et le quatrième, Taïping, tel avait été le verdict officiel : et, de fait, il a bien semblé que si Novio n'a pas gagné de plus loin, c'est que son jockey Cormack, usant de l'extrême prudence qui lui est familière et qui confine souvent par d'autres côtés à l'extrême imprudence, a jugé cet avantage très suffisant. Sur cette unique performance, on devrait donc estimer Novio de quelques livres meilleur que Blue Fly, donc l'égal ou peu s'en faut de Prestige, qui a eu besoin de son énergie, huit jours plus tard, pour prendre une encolure à Blue Fly, sur les 1.600 mètres du Grand Critérium. Mais tandis que le fils du Pompon et la fille de Flying Fox confirmaient par des courses de plus en plus concluantes, le mérite soupçonné dès leurs premiers essais, Novio ne reparaissait plus en public, et cette longue abstention, que semblait rendre plus significative l'importance de quelques-uns des engagements par lui manqués, ne laisse pas que d'inquiéter sur l'avenir du poulain. Cette année non plus, les grands engagements ne lui feront pas défaut : il en a pour ainsi dire la série complète, depuis le Prix de Saint-Cloud et le Prix du Havre, en passant par le Biennal et la Poule d'Essais, jusqu'au Derby et au Grand Prix, il n'est pas inscrit toutefois dans le Royal Oak.

Novio est, ou du moins était, le jour unique où nous avons pu en juger, un poulain de taille plutôt réduite, mais harmonieux et distingué au possible, et relativement très long dessous; peut-être même, comme il arrive souvent en pareil cas, l'extrême prestesse de toutes ses proportions le faisait-elle paraître un peu moins grand qu'il n'était, et à cette impression venait s'ajouter encore le contraste avec la stature extraordinairement élevée et la masse déjà imposante de la pouliche qui allait être sa principale adversaire, Blue Fly. En somme, avec son œil bien ouvert et expressif, son port de tête ni veule, ni trop altier, sa robe bai très foncé tirant presque sur le noir, il présentait un des plus séduisants types de cheval de pur sang que l'on pût imaginer. Il a pour père Ayrshire (par Hampton et Atalanta, par Galopin et Feronia par Thormenby) et pour mère la Novia, fille de Saint Serf (Saint Simon et Feronia) et de Domiduca, par Isonomy : on relève donc dans son pedigree un double *in breeding* sur Galopin du troisième au quatrième degré et sur Feronia du troisième au troisième degré. La Novia, élevée par le capitaine Greville, avait donné à celui-ci quelques produits restés obscurs, avant d'être vendue en décembre 1902 pour 500 guinées (13.125 fr.) à M. Edouard de Rothschild; le printemps suivant, au haras de Meautry, elle donnait le jour à Novio.

Ganelon II. La mère de Ganelon, La Jota, est au contraire de la Novia, de naissance française. C'est une élève du haras de Martinvast, fille de Krakatoa et de Lady of Mercia (la grand'mère de Semendria), par Blair Athol et Lady Coventry. Lady of Mercia, qui faisait partie du stud fameux de lord Falmouth, était achetée en 1882 par le baron de Schickler, pleine des œuvres de Kisber; le résultat de cette union était Czardas qui devait à son tour être la mère de Semendria. Les produits donnés ensuite par Lady of Mercia et dont le dernier fut précisément La Jota, n'avaient plus attiré l'attention jusqu'à la victoire imprévue de Ganelon II; cependant, La Jota avait remporté quelques succès très modestes en plat sous les couleurs de son éleveur, puis en obstacles sous celles de M. Ledat; elle devint ensuite la propriété de M. Tournouer, puis de MM. J. des Forts et de Malherbe, qui la livrèrent successivement au Capricorne, puis à Lauzun. Avec le Capricorne, elle a donné en 1901, la très médiocre Erinne, qui a couru sous les couleurs de ses éleveurs. Au contraire, Ganelon passait aux enchères avec les autres yearlings du haras de la Bascoë le 18 août 1904, à Deauville; il était adjugé 11.000 francs au comte de Moltke-Hvitfeld.

Lauzun, le père de Ganelon, ne doit pas être confondu avec un de ses homonymes, qui fait comme lui partie de l'effectif de nos étalons nationaux, fils de Bay Archer et vainqueur, lui aussi en son temps, en 1884, du prix de Saint-Firmin. Le père de Ganelon, né en 1898, a été élevé par le prince de Galles (aujourd'hui le roi Edouard), auquel il a été directement acheté par notre administration des haras. Il est fils de Saint-Simon et d'une petite fille de Blair Athol; le nom de ce dernier se trouve également comme on l'a vu plus haut, dans l'ascendance de la Jota; outre les deux courants qu'il tient ainsi du fils de Stockwell, Ganelon II possède un troisième courant de Stockwell par Krakatoa, père de la Jota.

Ganelon II est un poulain de robe alezan doré clair, de lignes plutôt rondes et d'aspect général en somme assez rustique et dépourvu d'élégance; une fois étendu cependant, il a développé une action vraiment souple et jolie. Tout en étant beaucoup moins lourdement engagé que son cousin Novio, il est, comme celui-ci, inscrit dans le Prix Delâtre, le Biennal de Longchamp, le Derby et le Grand Prix.

Montlieu. Montlieu, petit-fils de St Simon, de même que Novia et Ganelon (il est par St Damien et Missy Baba), a eu comme two years old une carrière beaucoup plus remplie que la leur. C'est le dernier produit de Missy Baba (par Springfield et Gunga Jee, par Orlando et une fille de Bay Middleton), laquelle avait précédemment donné, toujours avec Saint Damien, Monjarret, Mademoiselle de Bergerac, Miss Tenflûte, Miss Baccara et Bal Masqué; elle est morte à l'automne qui a suivi la naissance de Montlieu. Celui-ci rappelle assez ses frères et sœurs aînés, avec un peu plus de longueur peut-être dans les lignes. Sur la fin de la campagne, il a semblé marquer des progrès assez sérieux et quelques bons juges lui attribuent en conséquence un mérite que ne laissaient assurément soupçonner ni son origine, ni ses premières performances. Il était placé à Vichy dans les prix des Rêves d'Or, derrière Désert, Quérido, Bethsaïda, puis il perdait, de peu il est vrai, contre Rocher Guillaume le Prix du Pollet à Dieppe, mais précédant un lot médiocre, Menzieza, Ypsilanti, etc. Syphon et Rameau Fleuri le battaient très nettement dans le Premier Critérium, où il avait derrière lui Belmar et son vainqueur de Vichy, Désert. Il remportait alors deux victoires consécutives, à Maisons et à Colombes, battant facilement la première fois Augsbourg et Falot, et, la seconde, le Templier (distancé) Falsacappa II et Fauvac. A Chantilly, dans le prix d'Hallatte, il finissait entre Procope, qui n'avait rien fait jusque-là, et King James, pour lequel les 1.000 mètres du parcours ont semblé être déjà un peu longs. Montlieu fournissait sans doute sa première performance le 31 octobre à Maisons-Laffitte, où sur les 1.600 mètres du Prix Saxifrage, il avait raison de trois pouliches qui venaient de bien courir, Nèfle, Sorrente et Orangerie. Mais à Saint-Cloud, le jour de la clôture, sur les 2.000 mètres du prix des Araucarias, il était battu de deux longueurs par Fructidor, qui recevait, il est vrai, de lui quatre livres. On peut croire que, à l'exemple de plusieurs animaux de sa famille, Montlieu s'est trouvé à la fin de sa deuxième année en pleine possession de ses moyens et a semblé montrer ainsi sur les distances relativement longues ouvertes aux jeunes chevaux une supériorité qu'il lui sera difficile de maintenir au cours de la campagne prochaine.

MAURICE LA RIVIERRE.

LE STEEPLE-CHASE EN ANGLETERRE

Un saut à une haie d'essai.
Les concurrents sont si bien alignés que l'on croirait à un saut par cinq dans un concours hippique.

L'utilité du steeple-chase ⌀ Les premières courses d'obstacles en Angleterre ⌀ Les grands steeple-chasers ⌀ Les obstacles des hippodromes anglais ⌀ A propos du Grand National de Liverpool ⌀ Les chevaux français en Angleterre ⌀ ⌀ ⌀ ⌀

Le steeple-chase fut pendant de longues années beaucoup plus à la mode que la course plate, en Angleterre. Le but était surtout d'encourager l'élevage des hunters et des chevaux de cavalerie, qui, au dire des sportsmen, perdaient de leurs formes et de leur poids, depuis la suppression des épreuves de longues distances sous des poids élevés. On comptait — non sans raison — que si l'on courait des steeple-chases sur quatre milles avec un poids de 76 kilos minimum, on créerait ainsi des marchés où l'on trouverait des chevaux à hauteur de cette tâche et que l'élève de ces chevaux se perfectionnerait. C'est dans ce but que furent créés les premiers hippodromes de steeple à Saint-Albans et Aylesbury. Les pistes n'étaient pas tracées, la distance était généralement de quatre milles, uniquement entre deux points fixes, sur le dernier desquels les cavaliers se dirigeaient à leur guise, à la condition de ne jamais suivre plus de cent yards (le yard est un peu moins de un mètre, exactement 0 m. 91) à la fois sur une route ; le parcours était généralement très dur, et souvent un seul ou deux des concurrents atteignirent le poteau d'arrivée, les autres étaient arrêtés par des chutes ou des refus à des obstacles très élevés. Lorsque à Croydon, on inaugura l'hippodrome, la rivière était de 15 pieds (plus de 4 m. 50), précédée d'une haie de 4 pieds (plus de 1 m. 20).

A cette époque — qui était le début du steeple-chasing — il était impossible de suivre les épreuves autrement qu'à cheval, les « pelousards » s'installaient auprès des obstacles les plus dangereux.. Ce sport devint vite populaire, aussi des sociétés et des industriels créèrent des hippodromes circulaires.

Quelques chevaux acquirent vite une grande célébrité : pendant plusieurs années Lottery et Gaylad remportèrent les épreuves les plus importantes. On vit Gaylad gagner à Chelmsford malgré une surcharge de 14 livres et Lottery et Liverpool malgré une surcharge de 18 livres — cela en 1841. Vers la même époque, à Newport,

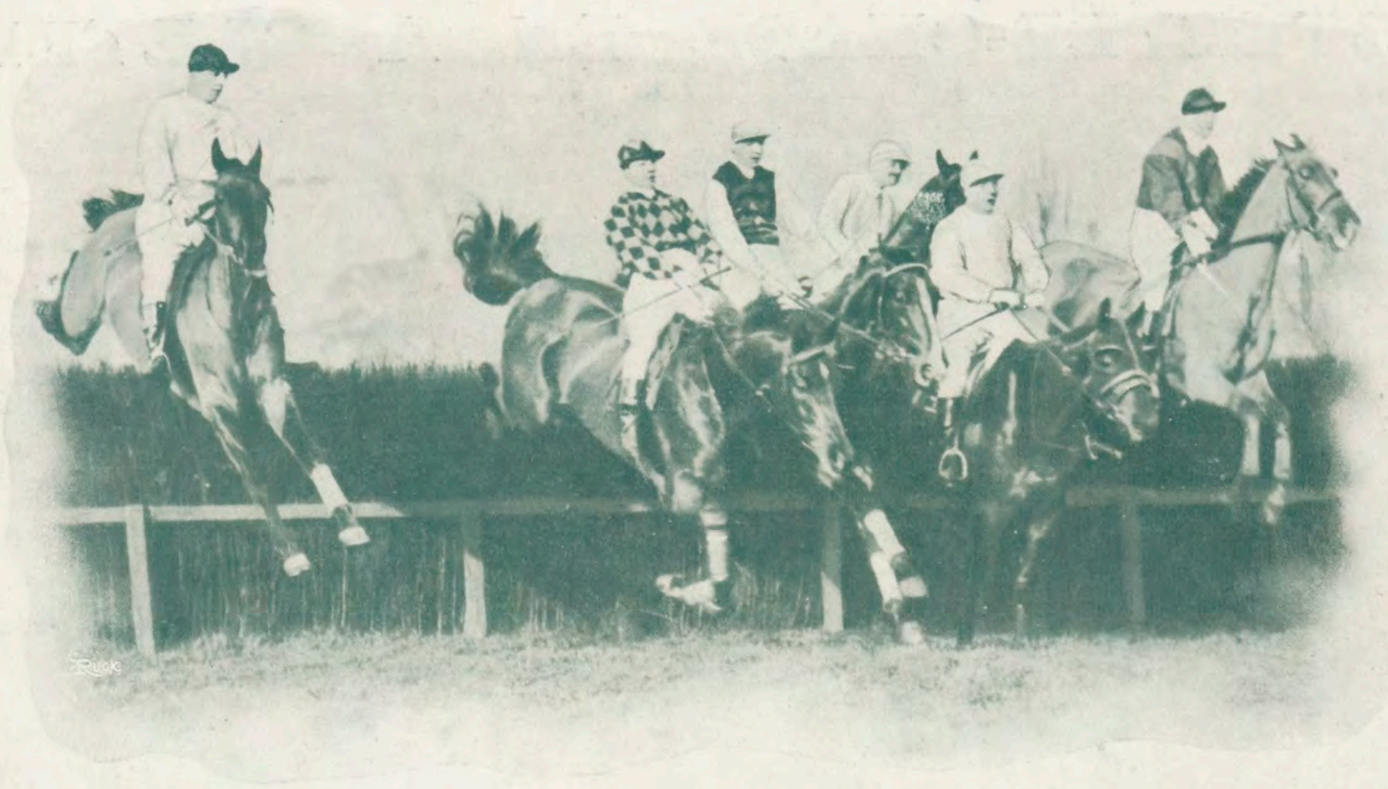
Saut d'une haie naturelle.
On remarquera la très correcte position du cavalier, qui saute avec autant d'aisance que dans un manège.

Un obstacle élevé.
C'est une simple haie, mais avec une barrière : l'obstacle est assez dur.

Lottery et Gaylad portant l'un 85 kilos, l'autre 83 kilos, arrivaient premier et second !

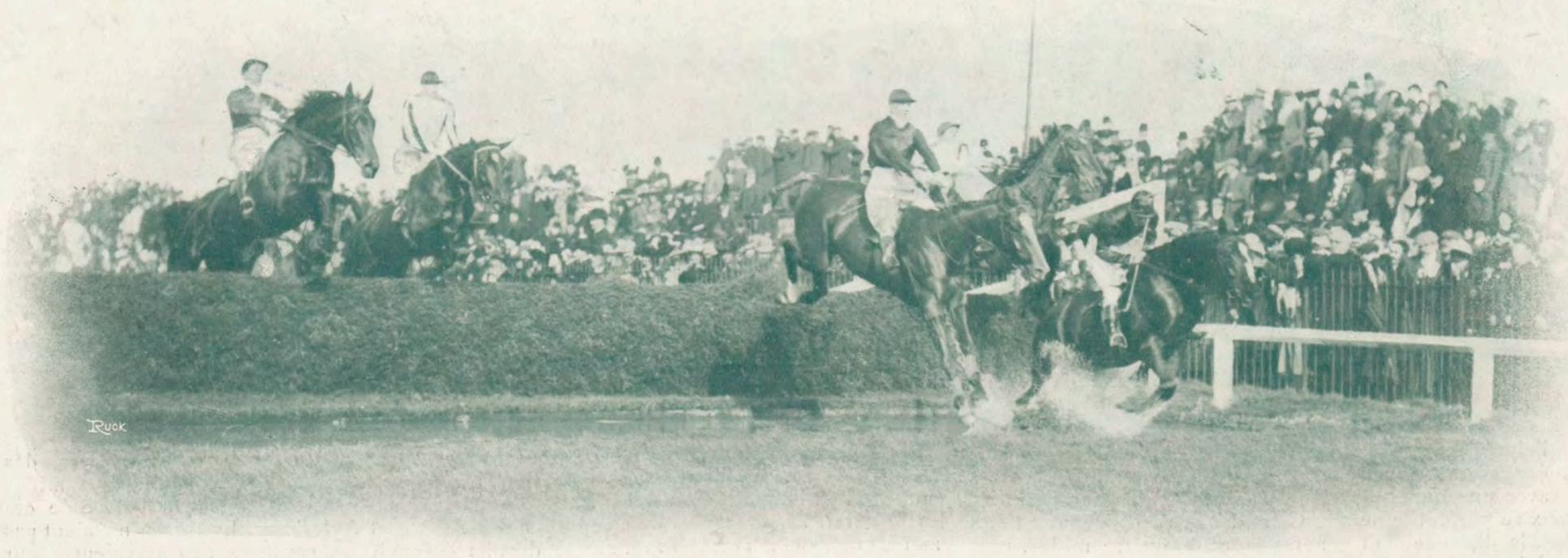
On a prétendu que les gros obstacles étaient dangereux pour les chevaux ; c'est une erreur : aussi bien en Angleterre qu'en France, il n'y a jamais eu tant de reins cassés que depuis que l'on a abaissé les obstacles. Il en est de même, du reste, pour les jockeys ; devant un obstacle sérieux, le jockey — pour son propre salut — évite de forcer l'allure.

Les hippodromes de Newport et de Saint-Albans sont aujourd'hui délaissés : c'est à Liverpool, Epsom, Worcester et Croydon qu'ont lieu les grandes réunions du steeple-chasing.



Positions de jockeys.

Dans cet instantané on peut voir les différentes montes des jockeys d'obstacles d'Angleterre.



Le saut d'une rivière.

Les rivières, en Angleterre, sont plus dures qu'en France, la haie qui précède l'obstacle est en général assez élevée.

Pas de vainqueurs français. Le meeting du Printemps à Liverpool est toujours le plus populaire ; son Grand National Steeple-Chase — dans lequel sont représentées presque chaque année les couleurs du roi — attire tous les ans de nombreux sportsmen et beaucoup de concurrents. Jamais encore les chevaux français n'ont pu gagner cette épreuve ; ce n'est pourtant ni la distance de 6.400 mètres, ni les obstacles.

En 1866, la France était représentée par l'Africain, son meilleur steeple-chaser, et par Laura, une excellente bête mais assez « guignarde ». Nous avions de grandes chances de décrocher la timbale. Trente chevaux se présentèrent au poteau : L'Africain se comporta mal et fit culbuter le favori de l'épreuve, Ace of Heart, au second obstacle ; quant à Laura elle ne fut même pas placée. Le vainqueur, Salamander, l'emporta de dix longueurs sur Cortolun, qui devait gagner l'épreuve l'année suivante.

Chaque année ainsi s'affirmait le succès du Meeting de Croydon. C'était une réunion bien modeste lorsque Harry, au comte de Cossette, gagna le Métropolitain, qui ne valait alors que 190 livres ; l'année suivante, plusieurs chevaux français, encouragés par ce succès passèrent le détroit, mais aucun d'eux ne fut placé. Une année, le baron Finot espéra bien gagner ce Métropolitain ; il avait envoyé pour le disputer son excellente jument Astrobale. Ses nombreux partisans avaient en elle une grande confiance.

Après une course superbe, contre un champ de dix-neuf concurrents, Astrobale ne put prendre que la seconde place, battue facilement par Globule, à M Morgan, auquel elle rendait le poids énorme de 10 kilo

Le saut d'une rivière.

Les jockeys abordent l'obstacle très franchement, et, bien que les obstacles soient plus élevés que ceux de France, il y a bien moins de chutes.

S. M Edouard VII tient à ce que chaque année ses couleurs soient représentées dans le Grand Steeple-chase de Liverpool, qu'il gagna avec Ambust ; et son entraîneur a toujours l'ordre de préparer un cheval en vue de cette épreuve. Lorsque, comme cette année, sa « nomination » est victime d'un accident, il s'empresse d'acheter le favori ou un des favoris de la course.

Aussi bien en Angleterre qu'en France, le steeple-chase s'est modifié ; on ne voit presque plus de demi-sang disputer les grandes épreuves, la qualité des chevaux s'est considérablement améliorée. Aujourd hui, presque tout dans la victoire dépend de la vitesse, et, à moins qu'un cheval ne se dégage des obstacles ou ne les aborde à grande allure, il est bientôt battu.

Il serait même à souhaiter, puisque le but du steeple-chase est l'amélioration du hunter et du cheval de cavalerie, que l'on disputât plus d'épreuves de grande distance sous gros poids et avec des obstacles plus sérieux.

Saint-Bel.